

Direzione Scientifica

Olimpia Niglio	Hokkaido University
Federica Visconti	Università degli Studi di Napoli Federico II

Comitato scientifico

Roberta Albiero	Università IUAV di Venezia
Michele Caja	Politecnico di Milano
Ferruccio Canali	Università degli Studi di Firenze
Renato Capozzi	Università degli Studi di Napoli Federico II
Francesco Defilippis	Politecnico di Bari
Damiano Iacobone	Politecnico di Milano
Giovanni Multari	Università degli Studi di Napoli Federico II
Sergio Russo Ermolli	Università degli Studi di Napoli Federico II
Michele Sbacchi	Università di Palermo

Coordinatore editoriale

Claudia Sansò	Università degli Studi di Napoli Federico II
---------------	--

I Quaderni di EdA. Collana internazionale con obbligo del *Peer review* (SSD A08 – Ingegneria Civile e Architettura) in ottemperanza alle direttive del Consiglio Universitario Nazionale (CUN), dell’Agenzia Nazionale del sistema Universitario e della Ricerca (ANVUR) e della Valutazione Qualità della Ricerca (VQR). *Peer Review* per conto della direzione o di un membro dei comitati o di un esperto esterno (*clear peer review*).

I quaderni di edA

La Collana nasce per favorire un dialogo tra nuovi ambiti di ricerca dell'architettura che sempre più si stanno consolidando nei diversi ambienti culturali e nelle differenti discipline: dalla conservazione alla progettazione, dalla storia dell'architettura alla pianificazione urbana.

L'obiettivo è di documentare progetti di conservazione e valorizzazione del patrimonio architettonico e paesaggistico, di progettazione di nuove opere architettoniche e infrastrutturali che mirano alla trasformazione del territorio con lo scopo di contribuire alla conoscenza e alla diffusione dei percorsi progettuali che gli "operatori del progetto" affrontano quotidianamente per migliorare il nostro *habitat*.

In affiancamento al progetto della rivista internazionale EdA la collana amplia il suo campo di interesse anche ai lavori prodotti in ambito accademico; particolare attenzione è rivolta alle opere prodotte nelle occasioni conclusive dei percorsi formativi degli studenti (tesi di laurea, workshop, corsi di tirocinio curricolare) che costituiscono il momento di massimo avvicinamento al mondo reale della pratica del progetto. Tali opere possono costituire, se rispondenti a determinati requisiti, prodotti scientifici di ricerca nel campo dell'architettura e delle trasformazioni urbane.

Stefano Guadagno

L'OBLIO DELLA BAYARD

Un progetto di restauro per la prima stazione italiana

Saggi introduttivi di

Renato Capozzi, Gianluigi de Martino





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXX
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-3547-1

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: settembre 2020

Indice**Saggi introduttivi**

La Stazione Bayard. Le ragioni per un progetto di conservazione 10
Gianluigi de Martino

La Stazione Bayard. Le ragioni per un progetto architettonico e urbano 12
Renato Capozzi

Ricerca e analisi

Premessa 18
La Bayard: cenni storici 18
Studio del tessuto urbano 28

Il progetto

L'intervento a scala urbana 46
Il parco 49
La Bayard 55

Conclusioni 76

Bibliografia 86

Saggi introduttivi

La Stazione Bayard. Le ragioni per un progetto di conservazione

Gianluigi de Martino

La necessità di tutelare quanto rimasto della stazione Bayard si dimostra tanto più cogente proprio per le condizioni nelle quali tale manufatto ci si presenta oggi. Lo stupore che coglie nell'osservare un rudere urbano di dimensioni così ragguardevoli va di pari passo con l'urgenza di restaurare uno dei tasselli più importanti della storia della città e del territorio.

La stratificazione plurimillennaria di Napoli segna concentricamente l'espansione dell'abitato e delle funzioni infrastrutturali da ovest a est. Ed è proprio a ridosso del fossato di una delle ultime murazioni che si posiziona la stazione della prima linea ferroviaria d'Italia. L'importanza strategica di un'opera del genere è stata criticamente liquidata con un giudizio poco "storico", facendo riferimento all'aspetto di *divertissement* che l'opera avrebbe significato per la corte borbonica. In questo l'iconografia non giocò a favore della comprensione del reale peso che la prima linea ferroviaria d'Italia ebbe nella modernizzazione del Regno delle due Sicilie. Il noto quadro di Salvatore Fergola, pittore di corte, illustra effettivamente qualcosa che somiglia più a una curiosità oleografica che non a un asset strategico nei trasporti del Regno. Ma la rappresentazione pittorica era all'epoca l'unico strumento a disposizione per illustrare un evento come il passaggio del treno sulla linea Napoli – Portici, un anacronismo che penalizzò appunto la comprensione del fenomeno come innovazione tecnologica; la fotografia (intesa come tecnica moderna) è curiosamente contemporanea a tale evento (il brevetto di Louis Daguerre viene presentato all'Accademia francese delle scienze proprio nel

1939) e sicuramente ancora non impiegata per le cronache dell'epoca.

L'arte figurativa per eccellenza è ancora la pittura (o anche l'incisione), ma nel caso della nuova tecnologia della ferrovia si dimostra non sufficientemente pronta per catturare l'icona della modernità. Ancora negli anni '70 dell'Ottocento, gli Impressionisti si cimentano con il tema della modernità e dell'industria, rappresentando proprio il treno e la stazione appunto come icona dello sviluppo positivo. E proprio in Francia il trasporto ferroviario viene visto inizialmente con diffidenza rispetto a una rete infrastrutturale fatta di canali e corsi d'acqua che garantiva un ottimo smistamento di passeggeri e merci. Eppure nei primi 40 giorni di attività della nuova linea ferroviaria borbonica oltre 85.000 passeggeri si servono di questo mezzo. La realizzazione dell'opera è talmente all'avanguardia che per stabilire una architettura che possa esprimere un nuovo "tipo" si ricorre a stilemi già sfruttati proprio per le stazioni marittime. Anche le terminologie sono mutate dal trasporto sull'acqua: si parla ovviamente di titoli di viaggio, ma da acquistare presso l'imbarcadero, per accedere alle banchine dove salire a bordo e così via. Il controllo all'accesso presso i binari è testimoniato ulteriormente dalle pesanti grate metalliche che figurano sulle aperture del corpo di fabbrica che segna l'espansione della stazione verso la *strada dei fossi*, poi corso Garibaldi.

Mentre il trasporto si sviluppò notevolmente dopo l'unità d'Italia, nuove tratte ferroviarie furono aperte e questa linea passò leggermente in secondo piano, così come la sua stazione di testa a Napoli. Suc-

cessivamente tra le funzioni che la tennero in vita è da annoverare la sua trasformazione in cinema teatro con parte all'aperto. Dal secondo dopoguerra i danni bellici subiti non hanno trovato nessuna soluzione e l'edificio è rimasto esposto all'abbandono e all'azione degli agenti atmosferici in una condizione di rudere.

Ciò che resta delle importanti masse murarie in tufo e parzialmente in laterizio si offre alla vista senza più rivestimenti e finiture mentre sono assenti coperture e orizzontamenti. Sono peraltro ancora leggibili alcuni elementi storicamente rilevanti quali le aperture delle biglietterie e le volumetrie ascrivibili alla fase di locale

per spettacolo. Non è chi non veda in un episodio del genere una delle più importanti testimonianze documentarie e storiche del XIX secolo e tanto basterebbe per giustificare un intervento conservativo di quanto ancora superstite.

Purtroppo, difficoltà legate a competenze e proprietà del bene hanno creato uno straordinario luogo di disattenzione collettiva, laddove un'azione progettuale potrebbe sicuramente garantire la valorizzazione non solo architettonica, ma anche sociale di una porzione della città che mira proprio in questi anni a candidarsi come importante portale di accesso alla fruizione turistica di Napoli.



Fig. 1.

La Gare St-Lazare, 1877, O.
C. Monet, The National Gallery,
Londra.

La Stazione Bayard. Le ragioni per un progetto architettonico e urbano

Renato Capozzi

Poco tempo fa alla Reggia di Caserta ho avuto modo di rivedere le tele di Salvatore Fergola, anche sin troppo encomiastiche dell'impresa borbonica, dedicate alla inaugurazione della Ferrovia Napoli-Portici. Fergola era, come si suole dire, un "pittore di corte": seguiva e ritraeva i fatti più importanti di quel reame che si restaurava dopo la fecondissima parentesi della stagione francese dopo la rivoluzione del 1799. Un esponente di rilievo della scuola di Posillipo ma prima ancora un allievo cartografo del Reale Ufficio Topografico, una istituzione che della dinastia Borbone per troppo poco tempo "illuminata", penso al regno di Carlo III poi Carlo di Spagna, fu vanto e gloria nella capacità di descrivere, nella *Gran Carta del Regno delle Due Sicilie del 1839*, con minuziosa acribia scientifica, le forme e i caratteri del territorio napoletano e non solo. Tre sono i dipinti del pittore che a mio avviso risultano decisivi per il ragionamento che propongo e non tutti conservati a Caserta: il primo famoso, *L'inaugurazione della strada di ferro seguita in Napoli nell'ottobre del 1839* (fig. 2) che inquadra Napoli con in primo piano la torretta di Villa Menna di Muzio Naulerio, il secondo *La stazione al Carmine* (fig. 3, collezione privata) e l'altro urbano, successivo al 1839 che ritrae da dietro la stazione Bayard affianco alla stazione regia della ferrovia per Nola nel medesimo sedime e giacitura obliqua della odierna stazione della Circumvesuviana di Giulio De Luca (fig. 4). Poi vi è da segnalare la carta Schiavoni che ci descrive l'esatta posizione delle due stazioni lungo la Via dei Fossi che di fianco alle mura orientali si apriva alla campagna *extra mœnia* come prece-

dentemente era stato rappresentato con strema perfezione tecnica nella Mappa del Duca di Noja, quasi contemporanea della più celebre Mappa del Nolli per Roma. Infine va citata la litografia "Stazioni delle due strade Ferrate" (fig. 5), ancora più tarda presumibilmente dopo l'Unità, eseguita per "LUCIONI inc." in cui a sinistra in basso si legge in bianco, con mia somma sorpresa e un po' di soddisfazione, il cognome "Capozzi": probabilmente quello dell'autore dell'incisione. Un momento quello tra la prima e la seconda metà del Secolo XIX in cui la città si amplia fuori le sue mura a definire un carattere di capitale moderna, in cui infrastrutture, opifici, traffici soppiantano l'antica struttura poderale periurbana prefigurando e, in moti casi, condizionando non sempre positivamente gli sviluppi successivi novecenteschi. Le due linee presentavano caratteri molto differenti. La più antica naturalmente ribatteva la costa a definire una sorta di grande "passeggiata meccanica" sul Golfo mentre la successiva, del tutto indifferente per tracciato, restava indifferente alle tracce del territorio su cui si sovrapponeva. Le due linee e il modo col quale si costruivano in accoro o in contrasto coi segni del territorio, sono ancora oggi eponime di due confliggenti modalità dell'infrastruttura: quello di assecondare senza recidere il disegno del territorio storico, adattandosi alle sue forme e quello indifferente mosso dalla mera logica trasportistica di collegare due punti con il percorso più breve. Non è un caso che lungo l'antico tracciato della Napoli-Portici le parti urbane successive con i blocchi dell'ingegner Primicerio e persino al Borgo Loreto abbiano ribattuto la giacitura men-



Fig. 2.
L'inaugurazione
della ferrovia
Napoli-
Portici, 1840,
S. Fergola,
collezione privata.



Fig. 3.
La Stazione
Napoli-Portici,
S. Fergola,
collezione privata;
Inaugurazione
della Ferrovia,
S. Fergola,
collezione privata.

tre quelle del Risanamento abbiano ignorato la direzione, sin troppo gratuita, della linea per Nola. Come sappiamo, anche la linea per Portici a causa delle trasformazioni tecnologiche del secolo scorso si trasformerà da linea permeabile, come si può riconoscere nelle raffigurazioni del Fergola, in barriera invalicabile recidendo il legame strutturale tra le ville lungo la via delle Calabrie e il mare². Forse il recente declassamento della linea potrà offrire l'occasione di un suo ridisegno che punti a ridurre l'impatto e in alcuni casi a riconnettere antichi tessuti interrotti e sfigurati.

Da questi presupposti e prospettive e soprattutto dalle conoscenze in merito al rapporto tra i sistemi infrastrutturali, i tracciati, le parti urbane nel tempo formatesi dovrà ripartire il ragionamento attorno alla trasformazione di quest'area secondo varie possibili linee d'azione. Strategie integrate che dovranno coniugare il restauro critico/architettonico della Bayard col chiarimento del rapporto tra l'antica fabbrica e il suo contesto di riferimento e in particolare: ad ovest con il corso Garibaldi e l'antico tracciato delle mura; a nord con la stazione della Circumvesuviana i blocchi del Risanamento; ad est con il Borgo Loreto lungo la traccia ancora presente di via Pacinotti in prossimità degli ex-gasometri sino a Sant'Erasmo; a sud a ridefinire il fronte su via Enrico Cosenz (parallela alla via San Cosmo fuori porta Nolana che puntava all'antica *Platea Furcillensis* nel cuore della città greco-romana). Un progetto ambizioso che dovrebbe rimettere in gio-

co molte questioni: il giudizio sulla fabbrica e le sue alterazioni e conseguentemente la selezione di modi adeguati intervento – fatto di aggiunte, innesti, ricomposizioni – in grado, di conservarne le tracce senza mimetismi ma anche senza oltraggi irritanti; il ruolo urbano che deve poter riassumere il fronte su corso Garibaldi e sullo spiazzo della stazione, di flagrante modernità, della Circumvesuviana; i possibili usi di tale attrezzatura pubblica ancora in bilico tra la Società Ferrovie dello Stato e delle sue controllate e il Comune, tra una prospettiva di valorizzazione immobiliare dell'una e l'incapacità gestionale dell'altro, potrà assumere.

In tal senso si potrà forse cogliere l'occasione della riconfigurazione architettonica della stazione unitamente ad una credibile ipotesi di rifunzionalizzazione per realizzare una *nova sed antiqua* polarità: un luogo dove poter accogliere il complesso delle relazioni con le parti urbane ivi concorrenti a partire dalla definizione di un vuoto naturale; un parco urbano come luogo di relazioni complesse, che dal bordo meridionale si prolunghi sino a San Cosmo unitamente alla copertura dell'ultimo tratto del fascio di binari sino a San Cosmo (previsto dalla Variante di Piano). Azioni e strategie in grado di far riemergere – senza romanticismi ma in linea con le più recenti necessità di confort ambientale, oltre a quella possibile longitudinale lungo via Cosenz anche in direzione trasversale S-N – le tracce dell'antica struttura agricola *extra mœnia*.

1. G NOBILE, *Un mese a Napoli. Descrizione della città di Napoli e delle sue vicinanze divisa in XXX giornate*, Stab. tip. Nobile, Napoli 1863.

2. Cfr. V. PEZZA, *Città e metropolitana*, Clean, Napoli 2005.



Fig. 4.
La Stazione
Napoli-Portici,
S. Fergola,
collezione privata;
Inaugurazione
della Ferrovia,
S. Fergola,
collezione privata.



Fig. 5.
Stazioni delle
due strade
Ferrate,
incisione di
Lucioni.

Ricerca e analisi

Premessa

La presente ricerca costituisce un approfondimento sul tema di progetto della Stazione Bayard di Napoli, capolinea della prima ferrovia di Italia. Uno studio iniziato prima nell'ambito di un corso di laboratorio universitario, avente come oggetto il Restauro del Moderno, e poi proseguito nell'esperienza di tesi in cui si è ritenuto opportuno estendere l'area di azione al contesto urbano circostante, non potendo considerare la Stazione come un episodio isolato. Sono infatti innegabili i legami tra la Bayard, le altre due stazioni limitrofe e questa parte di città, come sarà dimostrato in questa ricerca; ed è necessario tenerne conto nell'ottica di un progetto di restauro. Per poter studiare e comprendere i processi evolutivi della Stazione e dell'area Est di Napoli a ridosso delle mura, ci si è avvalsi di fonti librerie, cartografiche, iconografiche; in questo lavoro sono presentati sia i risultati di tali analisi che il progetto che ne è scaturito.

La Bayard: cenni storici

Le poche notizie pervenuteci riguardo la prima linea ferrata d'Italia sono state abilmente raccolte e sistematizzate da A. Gamboni e P. Neri in un volume sulla Ferrovia Napoli Portici¹.

A partire dagli anni '20 del XIX secolo, iniziavano a circolare nel Regno delle Due Sicilie le prime notizie della cosiddetta strada ferrata, con articoli scettici e poco convinti. Del resto, anche nel centro Europa inizialmente le reazioni furono particolarmente avverse. Note sono le illustrazioni su 'Le Charivari', giornale satirico francese, che ritraggono passeggeri con-

trariati, sconvolti, malaticci, scomposti a causa delle vibrazioni lungo il percorso. I medici parlavano di una *patologia ferroviaria*², dovuta alle vibrazioni, al fumo, alla velocità. In realtà, è la concezione diversa del viaggio, in cui si perde totalmente l'autonomia a fronte di un totale affidamento ad una macchina sconosciuta, a portare disagio e difficoltà. Non solo il viaggiatore è escluso da ogni decisione, ma cambia anche la dimensione del viaggio in sé: non più una decina di persone, ma centinaia, tutte insieme. Una viaggiatrice racconta l'esperienza indescrivibile di quando «[...] in un batter d'occhio, scende dalle vetture una miriade di viaggiatori e il cortile si riempie improvvisamente di gente»³.

In questa ottica, anche nel Regno delle Due Sicilie doveva apparire mostruosa la ferrovia e, soprattutto, inutile: non se ne comprendeva il senso, probabilmente anche perché erano già ampiamente sviluppati i collegamenti via mare, soprattutto per il trasporto merci.

Antonio Ducoté, l'8 Gennaio 1836, proponeva al Governo una ferrovia da Napoli a Bari, adducendo che la nuova infrastruttura avrebbe favorito il commercio e lo spostamento di merci.

Poco dopo, alcuni francesi proposero una linea ferroviaria da Napoli capitale a Nocera, da realizzarsi però con capitali francesi⁴. Il Governo borbonico decise di accettare questa proposta, per evitare di mettere a rischio i capitali del regno, nonostante ci si fosse resi conto che la linea avrebbe servito più passeggeri che non merci, col rischio che nessuno comunque sarebbe stato interessato a prendere un treno.

I francesi, Bayard de la Vingtrie, due fratelli, ed un altro ingegnere, Fortunato de Verges, avevano costituito una società.

Probabilmente essi avevano già effettuato dei sopralluoghi in quanto in poco tempo riuscirono a redigere progetto e relazione tecnica ed economica. Interessanti sono gli accordi presi col Governo, nella figura del marchese Nicola Santangelo di Badianosa, Ministro degli Interni. Negli accordi era compreso anche l'obbligo alla realizzazione del ramo per Castellammare. Sui grafici del progetto dei fratelli Bayard, vi è segnato infatti *Chemin de fer de Naples a Nocera et Castellammare*⁵ (fig. 6, 7 e 8). La società Bayard era discretamente famosa per alcune realizzazioni in Francia riguardanti ponti e viadotti e gli stessi fratelli avevano studiato alla *École nationale des ponts et chaussées*, ora *École ParisTech*.

Anche nel Regno delle Due Sicilie fu costituita una società, in modo che i Bayard partecipassero sia col capitale azionario che con tutti i loro beni, mentre gli azionisti solamente con l'investimento.

Sistemate le questioni finanziarie, il 27 Marzo 1838 fu presentato il progetto della linea riguardante il primo tratto ed i lavori iniziarono pochi mesi dopo. Alcune delle infrastrutture realizzate sono ancora esistenti: in relazione al primo tratto da Napoli, sono da ricordare il ponte sul Sebeto ed il cavalcavia su due campate che precede la cinta doganale, tuttora utilizzato dalla linea Napoli-Salerno. Il percorso, per lo più utilizzato ancora oggi, correva per un lungo tratto a ridosso della costa. Se da un lato ciò ha fornito un panorama estremamente interessante per l'epoca, con un fianco rivolto al mare e l'altro verso l'entroterra con le ville del Miglio d'oro e i loro giardini, dall'altro la scelta di questo percorso ha determinato la negazione della costa ai napoletani e ai cittadini delle città dell'area metropolitana di Napoli: Portici, Ercolano (allora Resina), Torre del Greco e così via, si sono sviluppate a ridosso della costa senza mai sfruttarla del tutto.

Attualmente, le spiagge e le infrastrutture portuali, le fabbriche e tutto quanto sorto tra la linea ferrata e il mare versano in condizione di degrado. Negli anni '50 del secolo scorso, inoltre, proprio a ridosso della costa si sono insediate (e potenziate le esistenti) numerose attività produttive di successo. In seguito alla crisi del ventennio successivo, la maggior parte di esse sono state abbandonate. La ferrovia, che le separa fisicamente dal resto del territorio, contribuisce a renderle irraggiungibili (fisicamente e alla vista) ancora ora e, quindi, poco appetibili in senso commerciale.

Per poter raggiungere la costa, in numerosi casi è necessario servirsi di sottopassaggi e simili sistemi, spesso fonte di degrado se progettati male.

L'entità dei lavori nel tratto tra Napoli e Castellammare realizzati nell'Ottocento è comunque notevole, se si pensa che furono costruiti 115 ponti per attraversare corsi d'acqua⁶, di cui alcuni esistenti ancora (fig. 9). Indubbiamente, si tratta della prima grande infrastruttura del Regno e di tutta la penisola. Nel libro curato da Gamboni e Neri, vi è un capitolo sulla Stazione di Napoli, ora chiamata quasi unanimemente Stazione Bayard.⁷ Se i progetti depositati all'*École ParisTech* ci mostrano una stazione progettata in ogni sua parte, in realtà è da considerare che i primi fabbricati erano differenti. Nella pianta disegnata da S. Mililotti (fig. 10), si evince che sull'allora Via Dei Fossi vi erano solamente due piccole edicole per la vendita dei biglietti e poi un grande spazio aperto che accoglieva il piano binari, ad una quota inferiore, con le attrezzature per l'inversione della direzione di marcia. Gli unici fabbricati di rilievo erano «[...] due corpi ad un sol piano recanti nel loro prospetto anteriore ciascuno tre caratteristici ingressi ad arco che immettevano nelle sale d'aspetto per i viaggiatori delle varie classi. Essi erano uniti da

un'ampia tettoia in muratura a tre luci sovrastante i binari e sorretta da due filari di colonnine in ghisa⁸, lunga circa 50m. Completavano il tutto alcuni fabbricati di servizio ai lati.

Le costruzioni successive, i due bracci di collegamento con le sale d'aspetto e il volume su Corso Garibaldi, risalgono alla sistemazione della strada stessa, dal 1842 in poi. Un'incisione di Lucioni⁹ (fig. 11), alcuni dipinti di Fergola e una cartolina¹⁰ (figg. 12, 13 e 14) testimoniano l'architettura della Bayard, affiancata dalla vicina stazione della linea per Caserta, progettata dall'ingegnere Fonseca nel 1842¹¹. Da un punto di vista prettamente tipologico, ci troviamo davanti ad una stazione di testa, così come concepita allora. Lo stesso modello lo si ritrova per la vecchia Stazione Centrale di Napoli, ora demolita, e per numerose stazioni in Europa risalenti a quel periodo.

L'ultima immagine in fig. 14, una cartolina, rappresenta la Bayard come doveva apparire subito dopo l'inaugurazione: mancavano ancora il volume sulla Strada de' Fossi, che servirà poi da vestibolo, sia i bracci di collegamento tra questo e le sale di attesa, i volumi qui rappresentati.

Una differenza sostanziale con la Stazione Centrale successiva, infatti, è che la salita e la discesa dei passeggeri, nella Bayard, avvenivano molto più in là rispetto all'ingresso, come nella Centrale; non a caso, i bracci laterali della Bayard erano solamente di collegamento e non prevedevano l'accesso al piano binari per i viaggiatori. Ecco perché la copertura nella Bayard era a distanza notevole dall'ingresso della Stazione, mentre nella Centrale la copertura progettata da Cottrau segue immediatamente il fabbricato di ingresso.

Indubbiamente, la Centrale era stata realizzata con più razionalità nella distribuzione degli spazi, a seguito delle nuove conoscenze ed esperienze acquisite nel tempo. Si può dire in effetti che la Bayard appartenesse ad una tipologia ancora *sperimentale*. Chiaramente il volume sulla strada, che oggi appare quasi del tutto crollato, non aveva solamente la funzione di vestibolo bensì anche quella di rendere la Bayard parte integrante del tessuto urbano, connettendo i locali della stazione vera e propria con la strada: all'epoca della costruzione, infatti, fuori le mura, non vi era ancora la città urbanizzata. Solo successivamente si realizzò una strada vera e propria, come sarà affrontato in seguito, edificando anche le cortine edilizie ex novo in cui il volume della Bayard si inserirà, come si vede bene nell'incisione di Lucioni. Durante i venti anni di esercizio della linea, furono in molti ad utilizzarla, anche se non per il trasporto merci. Un evento storico, l'arrivo di Garibaldi su quel treno, è ricordato da una targa presente alla sinistra del fabbricato sul Corso, oramai annerita e quasi dimenticata. La conclusione di tutto si ebbe con l'acquisizione della linea da parte della nascente Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Poco dopo, l'entrata in funzione della Stazione Centrale comporterà la trasformazione in deposito della Bayard. Infine, fu destinata a cinema teatro, sede del dopolavoro ferroviario e, in ultimo, subì un parziale crollo dovuto all'esplosione della motonave Caterina Costa nel 1943. Quello che già era evidente come un inevitabile declino, terminerà con l'abbandono dei fabbricati e il progressivo deterioramento fino a ridursi allo stato di rudere.