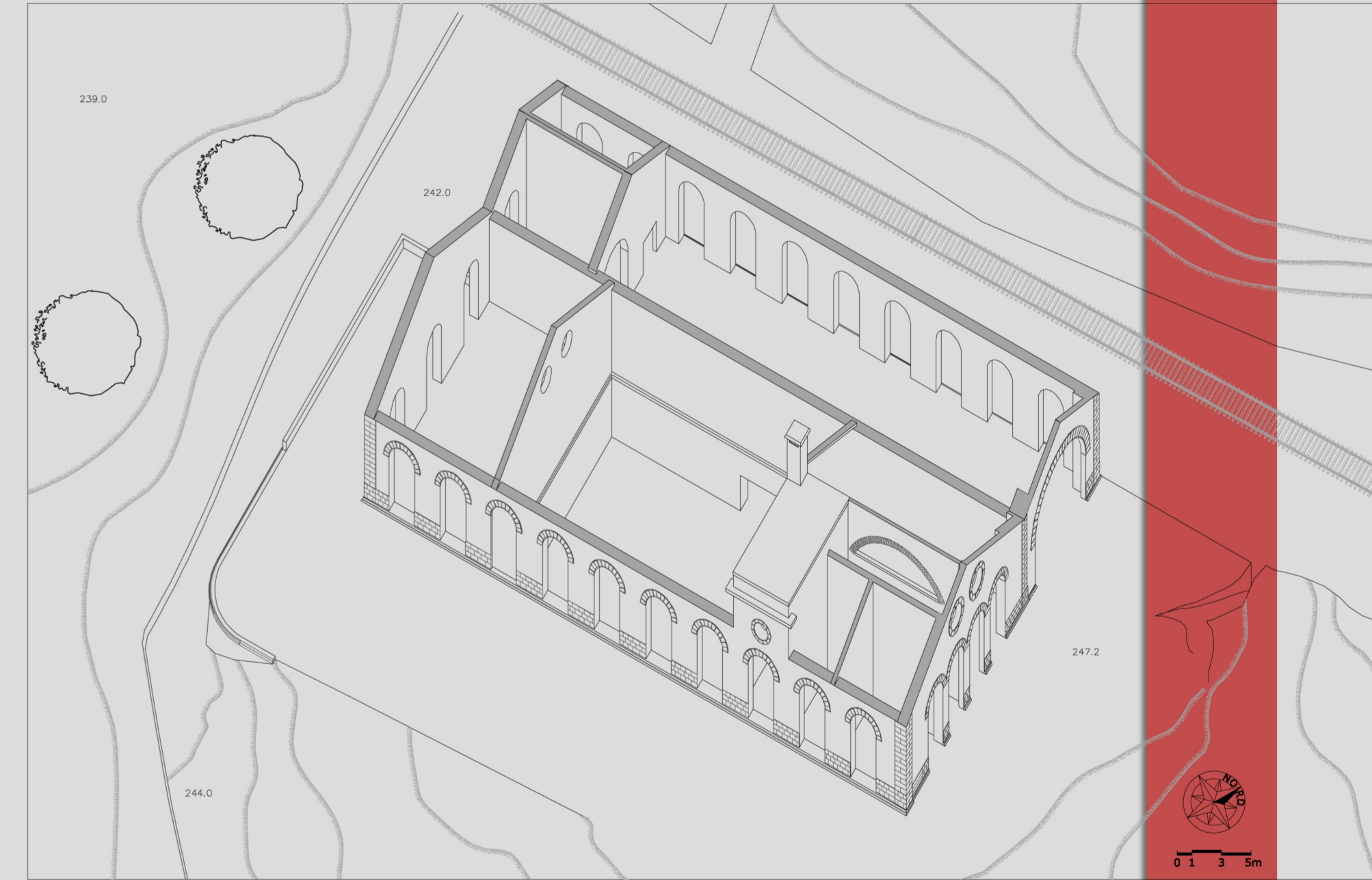
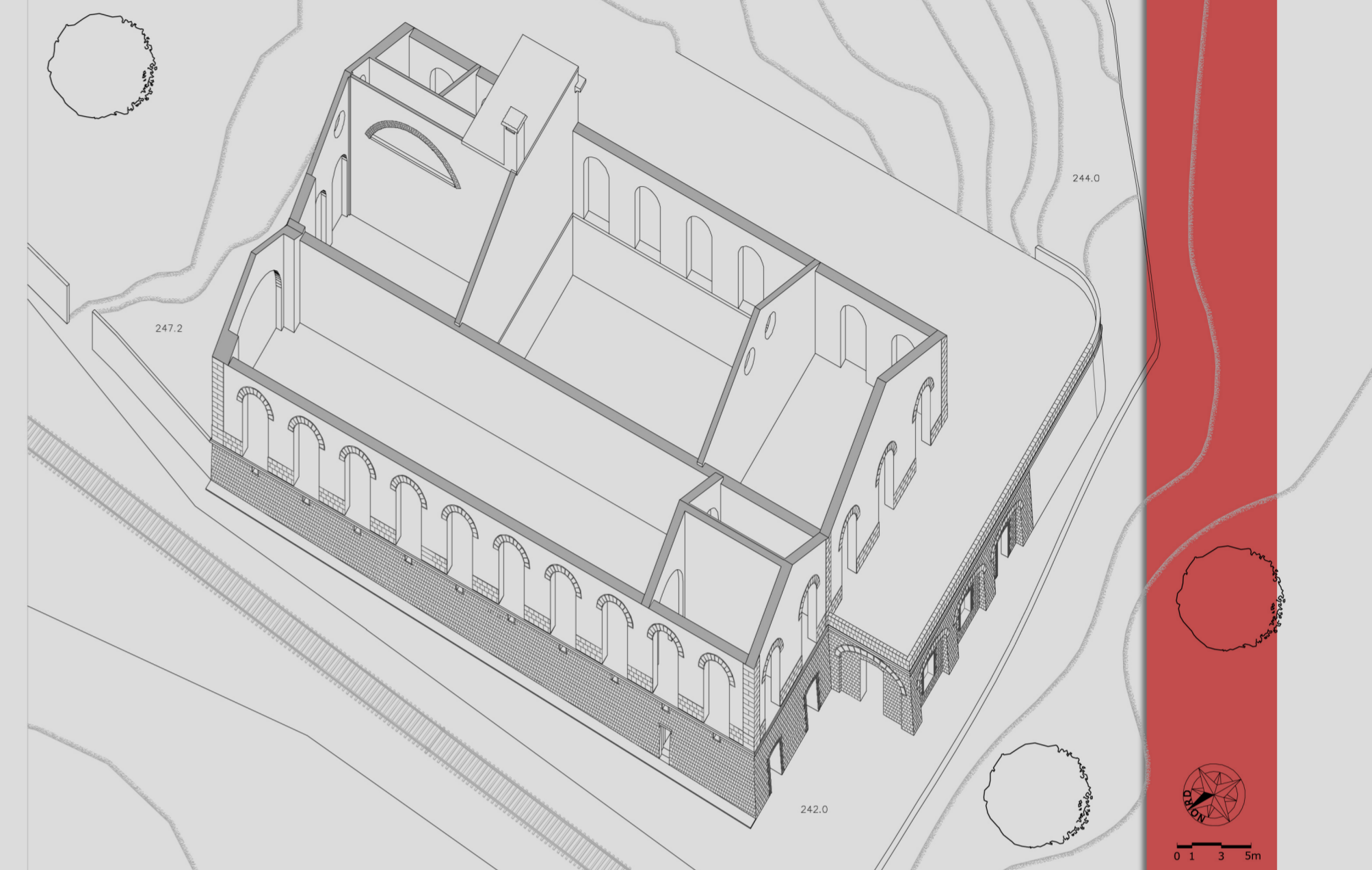
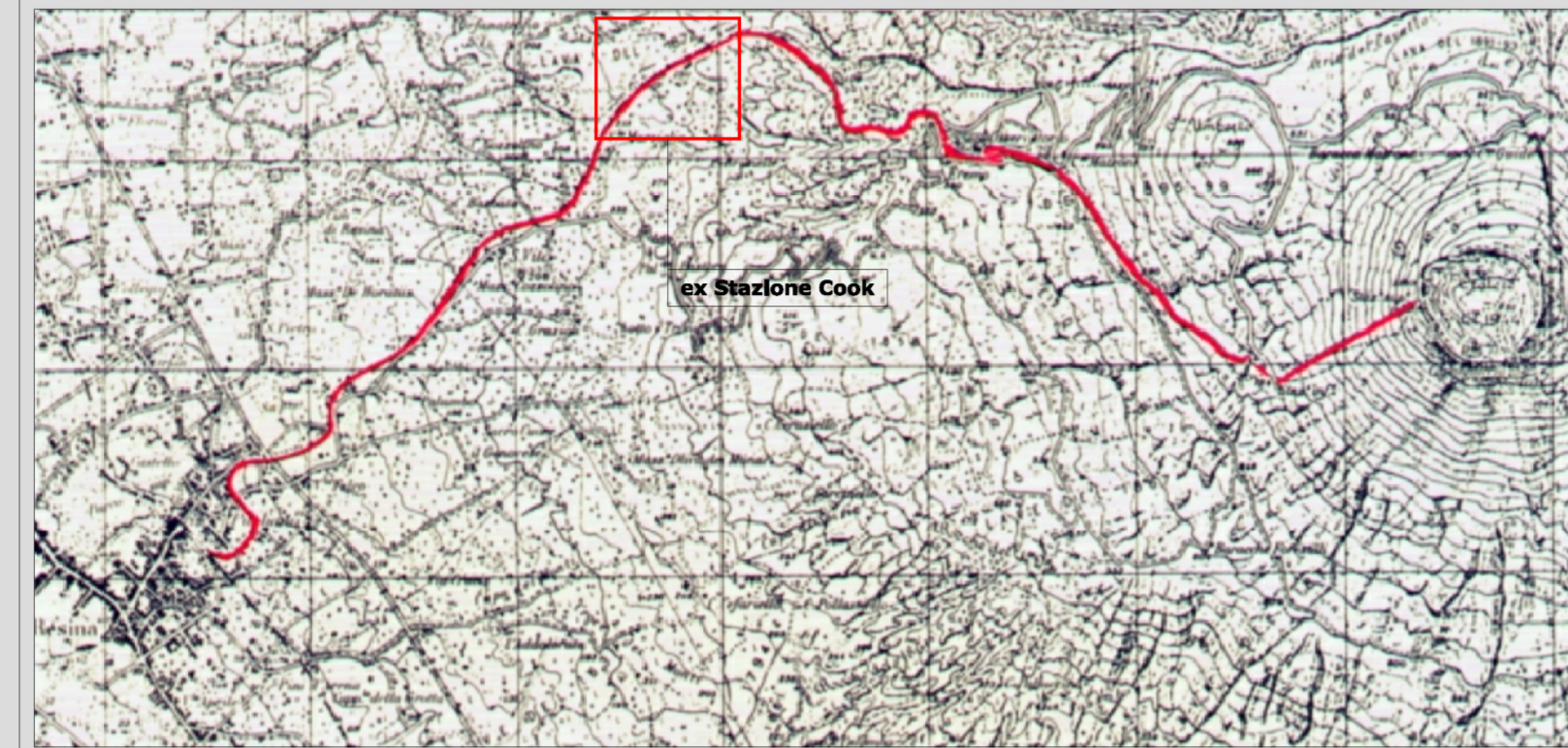
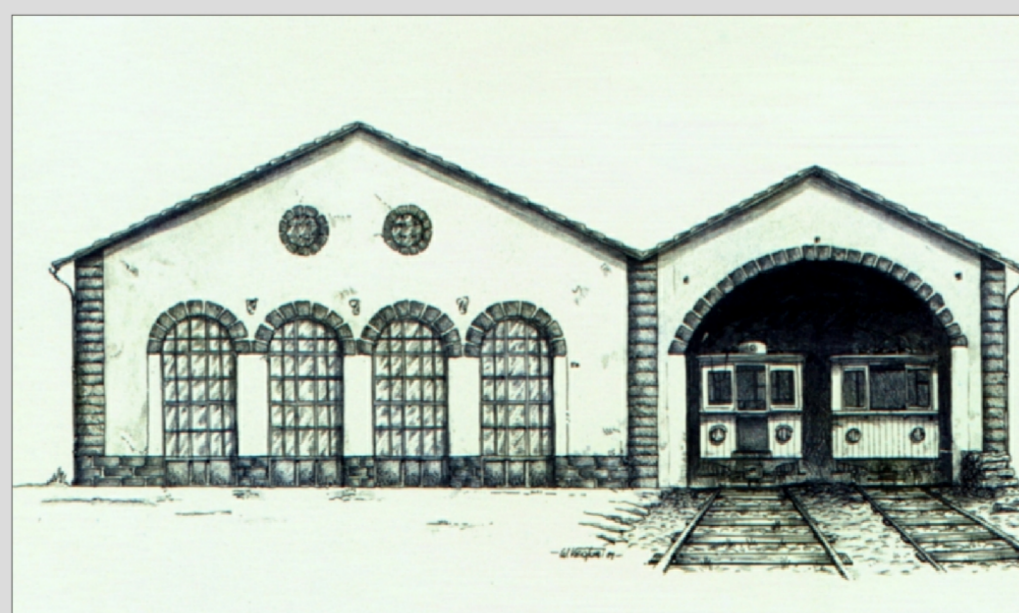
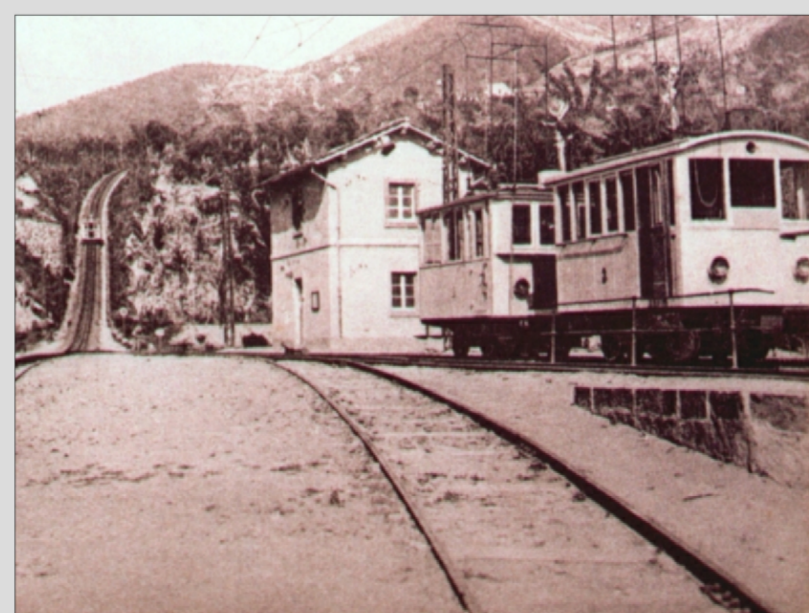




DENOMINAZIONE ATTUALE	EX OFFICINA COOK	LIVELLO DI ACCESSIBILITA'	<input checked="" type="checkbox"/> PESSIMO	<input type="checkbox"/> SUFFICIENTE	<input type="checkbox"/> MEDIOCRE	<input type="checkbox"/> BUONO	<input type="checkbox"/> OTTIMO
LOCALIZZAZIONE	VIA GIUSEPPE SENOLA	USO ATTUALE	<input type="checkbox"/> IN USO	<input checked="" type="checkbox"/> NON IN USO			
TUTELA	STATO REGIONE PROVINCIA SOPRINTENDENZA ALTRI ENTI	PRESENZA DI RESTI ARCHEOLOGICI	<input type="checkbox"/> STATO DI CONSERVAZIONE	<input checked="" type="checkbox"/> RUINARE	<input type="checkbox"/> SUFFICIENTE	<input type="checkbox"/> BUONO	<input type="checkbox"/> OTTIMO
FLUSSO TURISTICO	<input checked="" type="checkbox"/> INESISTENTE	<input type="checkbox"/> BASSO	<input type="checkbox"/> MEDIO	<input type="checkbox"/> ALTO			



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI NAPOLI "FEDERICO II"
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA - TESI IN RILIEVO DELL'ARCHITETTURA
 IL RILIEVO COME RILETTURA CRITICA DEL PASSATO: LA STAZIONE DELLA EX FERROVIA DEL VESUVIO
 RELATORE: PROF. ARCH. ANTONELLA DI LUGGO
 CORRELATORE: ARCH. RAFFAELE CATUOGNO
 CANDIDATA: ANTONIETTA PRESIDENTE
 MATR.: 325/3831



la centrale elettrica Cook

Il complesso della Stazione Centrale di San Vito comprendeva tre distinti edifici. Il più piccolo di essi, a due piani, ospitava la stessa stazione della centrale. Oggi, della sua volumetria non resta più alcuna traccia, poiché distrutta interamente dall'eruzione vesuviana del 1944. Gli altri due edifici, invece, erano quelli della centrale elettrica e del deposito-officina delle carrozze, che si presentavano come due grandi capannoni adiacenti, costruiti in laterizio, pietra lavica e tufo vesuviano. La struttura dei due capannoni, con un gioco di aperture ad archi in tutti i suoi lati, presentava una forma elegante ed armonica. Essa fu realizzata per assolvere alla necessità di produrre autonomamente l'energia elettrica utile al fabbisogno della ferrovia, prima che fosse disponibile l'elettricità pubblica. Nel primo di essi, di dimensioni maggiori, vi erano i motori a gas, i forni, le dinamo, le batterie di accumulatori e tutto quanto serviva a generare l'energia elettrica a 550 volt per il funzionamento della ferrovia e della funicolare. Ai lati della linea ferroviaria erano collocati due grandi serbatoi di forma cilindrica necessari per raccogliere e conservare l'acqua piovana (vista l'assenza di sorgenti) da impiegare per il funzionamento dei macchinari della Centrale. Il secondo capannone, invece, al quale si accedeva tramite un piccolo carrello trasbordatore, era utilizzato per il ricovero degli spintori a cremagliera.