Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage

Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen

Band: 30 (1991)

Heft: 3: Ticino : fare paesaggio = Tessin : Landschaft "machen" = Tessin : faire paysage

Artikel: Rino Tami e l'autostrada = Rino Tami und die Autobahn = Rino Tami et l'autoroute

Autor: Ruchat, Flora

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-136825

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rino Tami e l'autostrada

Prof. arch. Flora Ruchat, Zurigo

«Le autostrade possono divenire i monumenti del futuro, luoghi messi in disparte per grandi feste della gente, in grado di percepire lo spazio, la luce, i movementi, il contatto con le cose.» (D. Scott Brown).

Passavo oggi in via dei Coronari; non so dove, non so esattemente quando, ma all'incirca negli anni '30, abitava, in questa strada di Roma, Rino Tami. Questo pensavo e mi ricordavo come, più avanti, lo stesso architetto, ormai di chiara fama, nella breve stagione in cui insegnò al Politecnico di Zurigo, ci raccontava dei luoghi dell'architettura.
E dell'immagine di Roma, rivistandone l'intricato costrutto di storie accavallate e compresenti in uno stesso edificio, a volte in uno stesso muro, faceva notare come la città, il territorio, il paesaggio tutto fosse segnato, prima che da edifici singoli, da forme primarie, forti, permanenti, generate dalla topografia, dalla luce, dai materiali, serbatoi di memoria, antica e presente: sono tracciati, strade, mura, acquedotti, porte, gradinate, filari d'alberi,

Rino Tami und die Autobahn

Prof. Flora Ruchat, Architektin, Zürich

«Die Autobahnen können zu den Denkmälern der Zukunft werden, Orte, bestimmt für die grossen Feste der Menschen, wo der Raum, das Licht, die Bewegungen und die Berührung mit den Dingen wahrgenommen werden können» (D. Scott Brown).

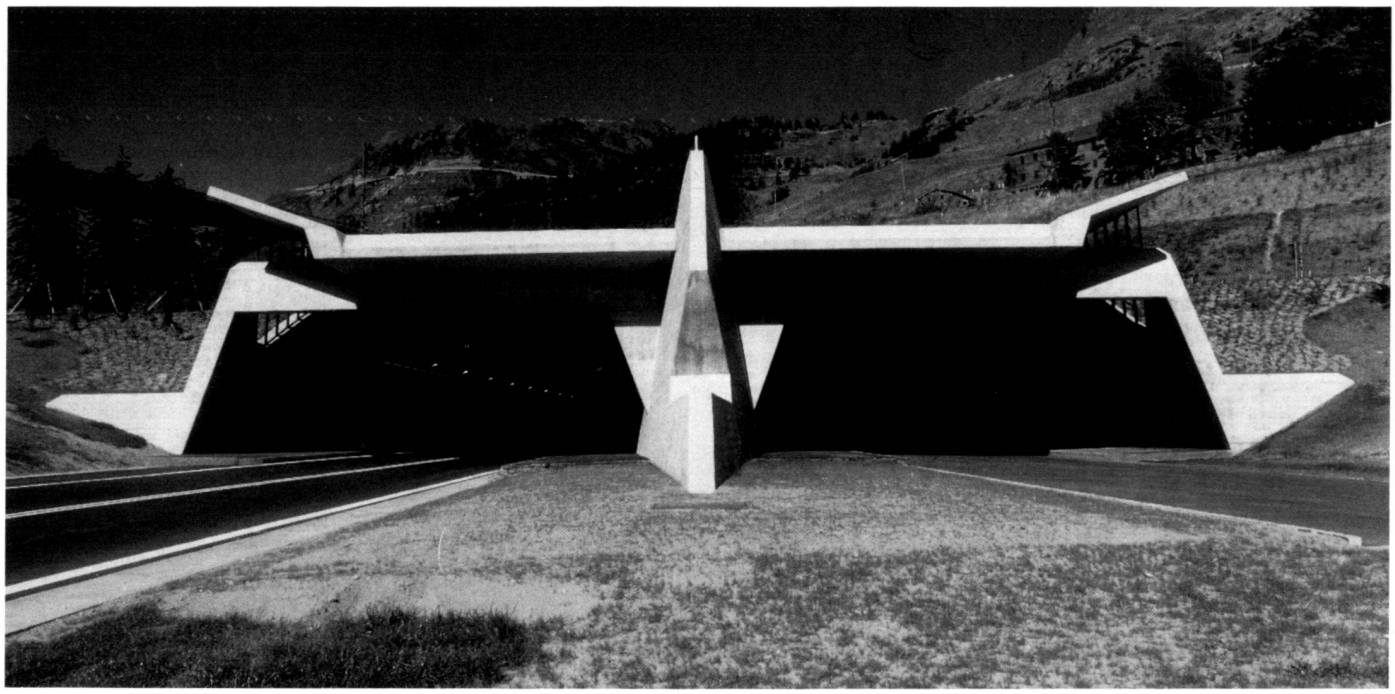
Heute ging ich durch die Via dei Coronari; ich weiss nicht wo, nicht genau wann, aber etwa in den dreissiger Jahren wohnte Rino Tami in dieser Strasse Roms. Daran dachte ich, und ich erinnerte mich, wie er uns später – als er schon ein Architekt von Ruf war und während einer kurzen Zeit an der ETH Zürich unterrichtete – von den Stätten der Architektur erzählte. Und wie er den verworrenen Aufbau Roms erklärte, wo sich die Episoden der Geschichte überlagern und oft in ein und demselben Gebäude, ja manchmal sogar in einer einzigen Mauer gleichzeitig gegenwärtig sind. Er machte deutlich, wie die Stadt und die Umgebung, eher als von einzelnen Gebäuden oder von den ursprünglichen, dauerhaften und topographisch bedingten Formen, vom Licht, von den Materialien geprägt sind, Gefässe der

Rino Tami et l'autoroute

Prof. Flora Ruchat, architecte, Zurich

«Les autoroutes peuvent devenir les monuments de l'avenir, des lieux destinés aux grandes cérémonies de l'homme, où l'on peut percevoir l'espace, la lumière, le mouvement et le contact avec les choses» (D. Scott Brown).

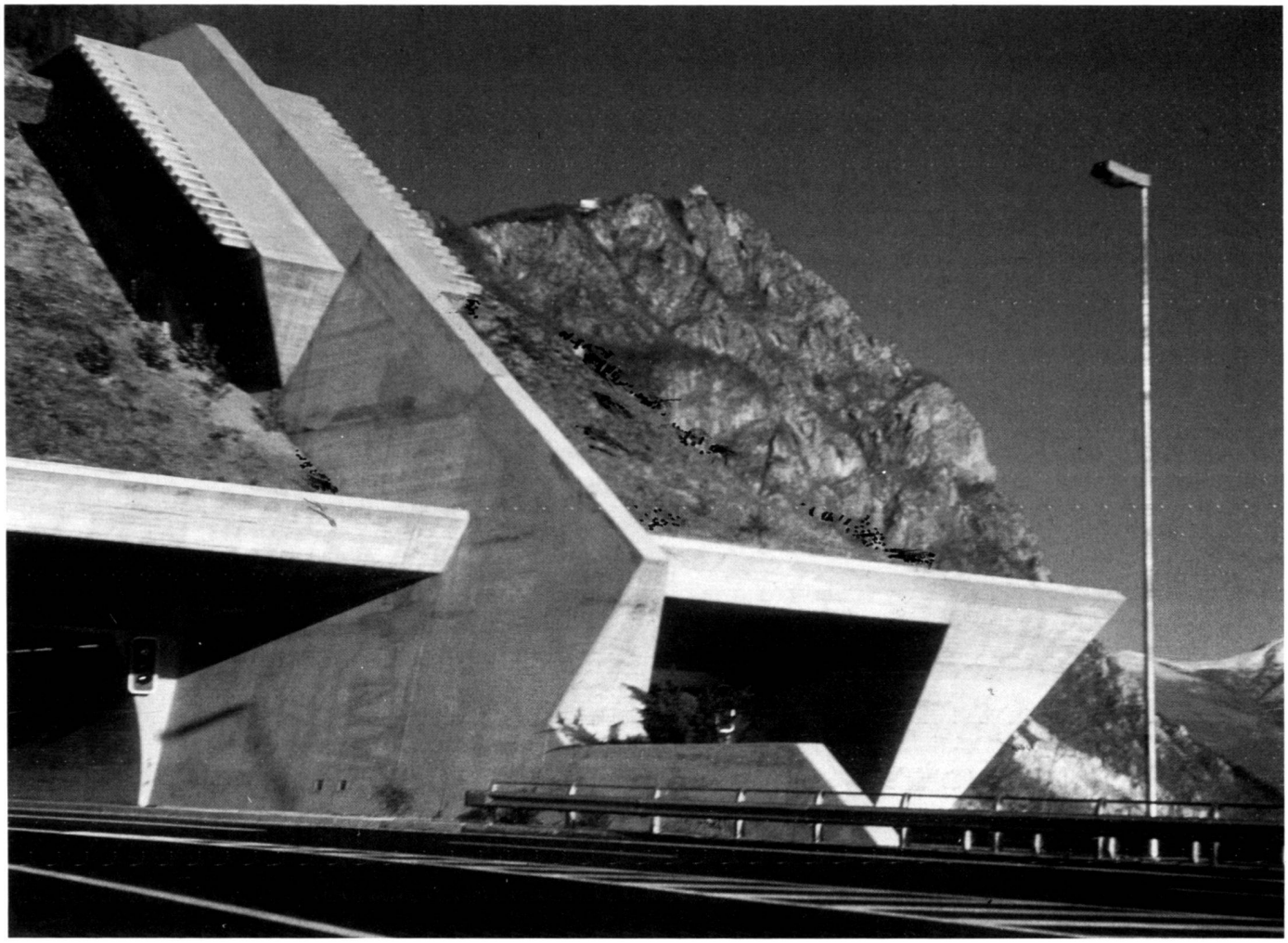
J'ai passé aujourd'hui dans la Via dei Coronari; je ne sais pas où, ni quand au juste, mais dans les années 30, Rino Tami a habité dans cette rue de Rome. C'est à cela que j'ai pensé, et je me suis souvenue que plus tard, alors qu'il était déjà architecte de renom, il nous avait raconté les lieux de l'architecture, pendant la brève période qu'il a passé à enseigner à l'EPF de Zurich. Il nous avait expliqué la structure complexe de Rome, où les épisodes de l'histoire se superposent et restent simultanément présents souvent dans un seul et même édifice, voire parfois dans un même mur. Il nous avait fait comprendre combien la ville et son environnement étaient marqués non pas tant par tel ou tel bâtiment, mais plutôt par des formes initiales, durables et issues de la topographie, par la lumière et par les



Portale autostradale al Gottardo, Airolo. Arch. FAS Rino Tami.

Portal des Autobahntunnels am Gotthard bei Airolo. Rino Tami, Architekt BSA.

Portail du tunnel de l'autoroute du Gotthard à la hauteur d'Airolo. Rino Tami, architecte FSA.



Galleria autostradala a Melide. Arch. FAS Rino Tami.

Autobahntunnel bei Melide. Rino Tami, Architekt BSA.

Tunnel d'autoroute à Melide. Rino Tami, architecte FSA.

... monumenti. Essi intrecciano relazioni, delimitano spazi precisi, segnano transizioni...
Credo siano anche questi gli elementi del paesaggio, urbano e non, che, oltre soddisfare uno dei bisogni primari dell'uomo ossia spostarsi e riconoscersi, rispondono a una volontà estetica di costruirlo, conferirgli ordine, armonia e un volto riconoscibile ovunque l'uomo sia in grado di percepirlo, anche questi elementi, si rigenerano nella sintassi evidentemente moderna del tema dell'autostrada al quale Tami darà, dal 1965 ad oggi, un contributo magistrale, recuperando in parte un ruolo emarginato da una ideologia preminentemente tecnicistica. Se per licenza evocativa si è passati direttamente dalle strutture romane antiche all'autostrada, infinite sono i manufatti che attestano nei secoli il dialogo significante tra natura e architettura. Un dialogo capace di persistere al di là dello scadere della funzione per la quale queste opere sono state concepite e rese capaci di invecchiare con dignità, trasformarsi, senza che ne vadano perse le loro tracce (*une belle architecture c'est ce qui fait une belle ruine,* diceva G. Perret). L'architetto fino allora assoluto competente nella progettazione del materiale costruito, si è trovato dalla metà del '700 confrontato e sovente emarginato da una nuova figura professionale: l'ingegnere.
È con la fondazione dell'*école des ponts et chaussées,* infatti, che si sancisce la se-

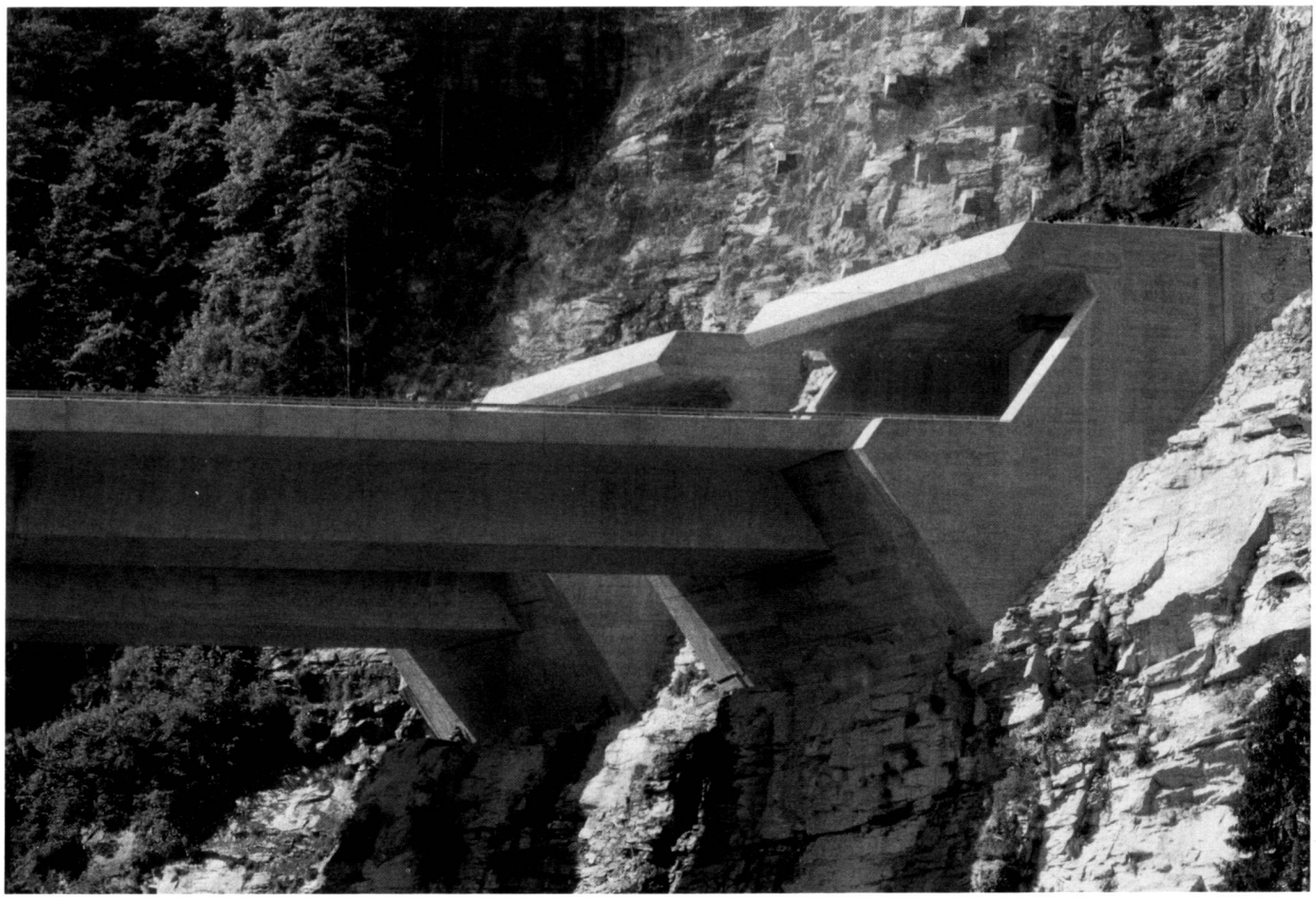
Erinnerung, alt und neu: Linien, Strassen, Mauern, Wasserleitungen, Tore, Treppen, Baumreihen... Denkmäler. Sie flechten Beziehungen, bestimmen Raumgrenzen, bezeichnen Übergänge...
Ich glaube, dass dies die Elemente sowohl der städtischen wie der nichtstädtischen Landschaft sind, die nicht nur das Grundbedürfnis des Menschen, sich auch anderswo wiedererkennen zu können, befriedigen, sondern die auch einem ästhetischen Wunsch entsprechen, diese Landschaft zu formen, ihr Ordnung, Harmonie und ein Gesicht zu verleihen, das überall wiedererkennbar ist, wo der Mensch Landschaft wahrnehmen kann. Und eben diese Elemente tauchen im zweifellos modernen Kontext des Themas Autobahn wieder auf, zu dem Tami von 1965 bis heute einen meisterhaften Beitrag leistete und so eine Rolle, die von einer vorwiegend technischen Ideologie verdrängt worden war, wieder aufwertete. Auch wenn hier direkt von den antiken römischen Strukturen zur Autobahn übergegangen wurde, so gibt es doch unzählige Bauwerke, die den Dialog zwischen Natur und Architektur durch die Jahrhunderte hindurch bezeugen. Ein Dialog, der bestehen bleibt, auch wenn die Gebäude ihre ursprüngliche Funktion längst verloren haben, denn sie wurden auf eine Art gebaut, die ihnen erlaubte, in Würde zu altern und sich zu verändern, ohne ihre Grundzüge zu verlieren («une belle architecture c'est ce qui fait une belle ruine»

matériaux, vaisseaux du souvenir, anciens et nouveaux: tracés, rues, murs, conduites d'eau, portes, escaliers, rangées d'arbres... monuments. Ils tissent des liens, déterminent des espaces précis, signalent des passages...
Je crois qu'il s'agit là d'éléments du paysage, qu'il soit urbain ou non, qui satisfont non seulement le besoin fondamental de l'homme de se reconnaître là où il se trouve, mais qui correspondent aussi à un désir esthétique de façonner ce paysage, de lui donner de l'ordre, de l'harmonie et un visage reconnaissable partout où l'homme est en mesure de percevoir un paysage. Or, ce sont précisément ces éléments qui réapparaissent dans le contexte indubitablement moderne de l'autoroute, sujet auquel Tami a apporté de 1965 à nos jours une contribution magistrale en lui accordant un rôle qui avait été réprimé par une idéologie essentiellement technique. Même si l'on est passé ici sans transition des anciennes structures romaines à l'autoroute, il n'en demeure pas moins qu'il existe d'innombrables ouvrages qui attestent du dialogue entre la nature et l'architecture à travers les siècles. Un dialogue qui perdure même lorsque les bâtiments ont perdu depuis longtemps leur fonction initiale, ceux-ci ayant été construits d'une manière qui leur permet de vieillir dans la dignité et de se modifier sans perdre leurs caractéristiques («une belle architecture, c'est ce qui fait une belle ruine», disait G. Perret). L'architecte,

parazione dei ruoli tra ingegneria e architettura e si dà inizio a una complementarietà di competenze, non sempre intesa nel suo giusto equilibrio, tanto da manifestarsi a più riprese come inevitabile frattura tra tecnica e arte. Scriveva alle fine del secolo scorso Otto Wagner, allora progettista della colossale struttura della metropolitana di Vienna:
«Il realismo del nostro tempo deve penetrare l'opera d'arte, non le nuocerà, non ne risulterà una decadenza, anzi esso infonderà in quella forma una vita pulsante, e col tempo conquisterà zone nuove, ove oggi l'arte non interviene.»
E con questa riflessione alludendo alle prime strutture industriali, ai ponti, alle dighe, alle sue stazioni, ai suoi portali, Wagner evidenziava la volontà di fondere in essi l'esigenza tecnica con la funzione estetica.
La citazione, riportata ai giorni nostri, non sembra meno pertinente e riconduce a quella necessità di controllo della forma a tutti i livelli di manufatto, che Tami ha più volte richiamato nei suoi scritti, ma che sopratutto ha dimostrato possibile nel tronco autostradale da Chiasso ad Airolo.
La qualità del disegno attento alla topografia, alla funzione e all'economia della costruzione, nonchè l'unità del materiale si impongono in un discorso di geometrie ricorrenti che rispondono precise all'organicità del paesaggio naturale, lo plasmano, lo ripropongono altro, in modo quasi spontaneo, attraverso un processo, si potrebbe dire, indolore.
Muri di sostegno, teste di ponte, piazzole

[eine schöne Architektur ist das, was zur schönen Ruine wird], sagte G. Perret). Der Architekt, der bis anhin für die Planung von Bauwerken allein zuständig war, fand sich in der Mitte des 18. Jahrhunderts dem Vertreter eines neuen Berufs gegenüber, von dem er auch oft an den Rand gedrängt wurde: dem Ingenieur.
Tatsächlich wurde die Trennung von Ingenieurtechnik und Architektur mit der Gründung der «Ecole des ponts et chaussées» besiegelt. Es wurde der Grundstein zu einer Kompetenzaufteilung gelegt, die oft nicht ausgewogen ist, so dass zwischen Technik und Kunst oft eine unüberbrückbare Kluft zu bestehen scheint. Als Otto Wagner gegen Ende des letzten Jahrhunderts den gewaltigen Bau der Wiener Untergrundbahn plante, schrieb er: «Der Realismus unserer Zeit muss das Kunstwerk durchdringen, und er wird ihm nicht schaden, daraus wird kein Verlust entstehen. Im Gegenteil, er wird der Form sogar pulsierendes Leben einflössen und mit der Zeit neue Gebiete erschliessen, wo heute die Kunst ausgeschlossen ist.»
Mit diesen Überlegungen und mit Anspielungen auf die ersten Industriebauten, die Brücken, die Dämme, auf seine Haltestellen und seine Portale betont Wagner das Bestreben, in ihnen die technischen Anforderungen mit der ästhetischen Funktion verschmelzen zu lassen.
Auch auf heute übertragen behält das Zitat seine Gültigkeit bei und führt uns zu jener Notwendigkeit der Kontrolle der Form auf allen architektonischen Ebenen zurück, auf die Tami in seinen Schriften

qui était dans le passé seul responsable de la conception d'édifices, s'est retrouvé confronté au milieu du XVIIIe siècle au représentant d'une nouvelle profession qui l'a souvent marginalisé: l'ingénieur.
De fait, la séparation entre le rôle de l'ingénieur et celui de l'architecte a été consacrée par la fondation de l'«Ecole des ponts et chaussées», qui a jeté les bases d'une répartition des compétences souvent déséquilibrée, si bien qu'il semble souvent exister entre la technique et l'art un gouffre infranchissable. Lorsque vers la fin du siècle dernier, Otto Wagner planifiait le puissant édifice du métro viennois, il écrivait: «Le réalisme de notre époque doit pénétrer l'œuvre d'art, elle n'en subira aucun préjudice, elle n'en souffrira aucune perte. Au contraire, celui-ci insufflera même à la forme une vie nouvelle, et conquerra avec le temps des territoires nouveaux d'où l'art est aujourd'hui exclus.»
Par ces réflexions et des allusions aux premiers bâtiments industriels, aux ponts, aux barrages, à ses arrêts de métro et à ses portails, Wagner souligne la tentative de fusionner les exigences techniques et la fonction esthétique.
Appliquée à l'époque actuelle, cette citation conserve sa validité et nous ramène à la nécessité de contrôler la forme sur tous les plans architecturaux sur lesquels Tami insiste à plusieurs reprises dans ses écrits. Il présente une réalisation de ces revendications dans la portion d'autoroute Chiasso–Airolo.
La qualité du projet, qui tient compte des



Testa di ponte autostradale a Faido. Arch. FAS Rino Tami.

Brückenkopf, Autobahn bei Faido. Rino Tami, Architekt BSA.

Tête de pont de l'autoroute à Faido. Rino Tami, architecte FSA.

di sosta, scandiscono sequenze spaziali recepibili sia dall'utente dell'autostrada che dall'osservatore esterno quali elementi strutturanti l'immagine sempre generata da una funzione precisa.
E come tale si evidenziano, in particolare i portali delle gallerie: ali spiegate proiettate orizzontalmente nella luce come al Gottardo, diaframma inclinato parallelamente al crinale, possente chiave di volta e allo stesso tempo presa d'aria dell'impianto di ventilazione, a Melide, semplici sezioni elittiche, inizio o rispettivamente fine del tubo che si libera alla e dalla luce, al Ceneri. La gerarchia tematica è unica per il suo declinarsi di volta in volta con il luogo e quindi essa stessa capace di restituirne la memoria. Ogni portale è un altro portale, ogni muro è un altro muro. Eppure questa unicità diventa ripetizione proprio perchè corrisponde a condizioni orografiche e funzionali ricorrenti.
Il dettaglio, generato da un'idea ben definita, diventa norma, vocabolario, tipo e riconduce l'unicità dei singoli episodi, all'unità di tutto il tracciato.
Nella partecipazione dell'architetto al manufatto autostradale si sa del ruolo riscattato con caparbia ostinazione e esercitato in modo sapiente, ma la realizzazione non sarebbe stata possibile senza una indispensabile convergenza tra politica e cultura che trovò nell'allora consigliere di Stato Franco Zorzi il suo illuminato mediatore.
Attraverso questo esempio, congiunto all'imperativo appello dello stesso Tami alle competenze dell'architettura su «tutto quanto modifichi i rapporti spaziali preesistenti», anche le istanze politiche e quelle tecniche sembrano oggi, nel nostro paese, maggiormente sensibilizzate. Ne danno atto i concorsi banditi in diversi cantoni per la «consulenza estetica» su manufatti autostradali, dighe, ponti e viadotti.
È vero, in questa dimensione l'architettura, considerata a stregua di decoro, chiede di più: la strada come le altre opere nascono con la scelta del tracciato che sarà il segno fondamentale di una rinnovata morfologia del territorio.
E quindi lì, all'origine delle cose, si rivendica nella complessa relazione di competenze, il suo spazio legittimo, la sua funzione culturale: anche questo è ancora lo stesso Tami a suggerirlo.

mehrmals hingewiesen hat. Eine Umsetzung dieser Forderungen zeigt er mit dem Autobahnstück Chiasso–Airolo.
Die Qualität des Entwurfs, der Topographie, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt, und die Einheitlichkeit des Materials verdichten sich zu einem Dialog von wiederaufgenommenen Geometrien, die genau der Geschlossenheit der natürlichen Landschaft entsprechen, sie formen und neu interpretieren, spontan fast, in einem Prozess, den man schmerzlos nennen könnte.
Stützmauern, Brückenköpfe und Rastplätze legen räumliche Sequenzen fest, die sowohl vom Autobahnbenützer wie vom aussenstehenden Betrachter als strukturierende, aus einer bestimmten Funktion heraus entstandene Elemente wahrgenommen werden.
Als solche fallen vor allem die Portale der Tunnel auf: ausgebreitete Flügel, waagrecht in die Öffnung projiziert wie am Gotthard; in Melide Trennwände, parallel zum Grat geneigt, der mächtige Schlussstein, der gleichzeitig Öffnung der Belüftungsanlage ist; am Ceneri einfache elliptische Schrägschnitte am Anfang beziehungsweise Ende der Tunnelröhre, die ins Licht hinaus- oder vom Licht wegführt. Die thematische Hierarchie in ihrer Art, wie sie sich von Mal zu Mal neu an die Umgebung anpasst, sie in Erinnerung ruft, ist einzigartig. Jedes Portal, jede Mauer ist anders. Und doch wird diese Einmaligkeit Wiederholung, gerade weil sie orographische und wiederkehrende funktionale Gegebenheiten spiegelt.
Das Detail, aus einer klar definierten Idee entstanden, wird zur Norm, zum Vokabular, zum Modell und fügt die Einzigartigkeit der einzelnen Episoden zu einem einheitlichen Ganzen.
Zur Beteiligung des Architekten am Autobahnbau ist zu sagen, dass er seine Rolle geschickt und mit hartnäckiger Beharrlichkeit gespielt hat, dass aber die Durchführung ohne das unentbehrliche Zusammenspiel von Politik und Kultur, bei dem der damalige Regierungsrat Franco Zorzi eine wichtige Vermittlerrolle innehatte, nicht möglich gewesen wäre.
Dank diesem Beispiel und dem Aufruf von Tami selbst, dass «alles, was die bestehenden räumlichen Verhältnisse ändert» in den Zuständigkeitsbereich der Architektur gehört, scheinen heute auch die politischen und technischen Instanzen in unserem Land in einem höheren Masse sensibilisiert zu sein. Dies bestätigen auch die in verschiedenen Kantonen ausgeschriebenen Wettbewerbe für eine «ästhetische Beratung» beim Autobahnbau, bei Dämmen, Brücken und Viadukten.
Es stimmt, dass auf dieser Ebene die Architektur, wenn sie als Dekor aufgefasst wird, mehr verlangt: Wie alle anderen Bauwerke entsteht die Strasse mit der Wahl der Linienführung, die das Hauptmerkmal der neuen Morphologie des Geländes sein wird.
Und dort, am Ursprung der Dinge, beansprucht die Architektur ihren legitimen Platz und ihre kulturelle Aufgabe innerhalb der komplexen Kompetenzaufteilung: auch dies eine Anregung von Tami.

aspects topographiques, fonctionnels et de rentabilité, et l'unité du matériau s'intensifient pour aboutir à un dialogue de géométries récurrentes qui correspondent exactement au caractère fermé du paysage naturel, le forment et le réinterprètent, presque spontanément, dans un processus que l'on pourrait appeler indolore.
Les murs de soutènement, les têtes de ponts et les aires de repos forment des séquences spatiales qui sont perçues tant par l'usager de l'autoroute que par l'observateur extérieur comme autant d'éléments structurants, issus d'une fonction donnée.
Citons surtout les portails des tunnels: des ailes étendues, projetées horizontalement dans l'ouverture comme au Gothard; à Melide des parois de séparation inclinées parallèlement à la pente de la montagne, la puissante clef de voûte qui constitue en même temps l'ouverture de l'installation de ventilation; au Ceneri, de simples sections obliques elliptiques au début et à la fin des tunnels, venant de la lumière ou aboutissant à elle. Cette hiérarchie thématique est unique dans sa manière de s'adapter constamment à son environnement, de susciter chaque fois la mémoire. Chaque portail, chaque mur est différent. Et pourtant, cette unicité devient répétition, précisément parce qu'elle reflète des données orographiques et fonctionnelles récurrentes.
Le détail, issu d'une idée clairement définie, devient norme, vocabulaire, modèle, et insère l'unicité des divers épisodes dans un tout uniforme.
S'agissant de la participation de l'architecte à la construction de l'autoroute, il faut dire qu'il a joué son rôle avec adresse et ténacité, mais que la réalisation aurait été impossible sans la cohésion indispensable entre politique et culture, au sein de laquelle l'ancien conseiller d'Etat Franco Zorzi a joué un important rôle de médiateur.
Grâce à cet exemple et à l'appel lancé par Tami lui-même pour que «tout ce qui modifie les rapports spatiaux en place» relève du domaine de compétences de l'architecture, il semble que les instances politiques et techniques de notre pays soient aujourd'hui davantage sensibilisées à cette question, comme en attestent d'ailleurs les concours effectués dans divers cantons pour des «conseils esthétiques» lors de la construction d'autoroutes, de barrages, de ponts et de viaducs.
Il est vrai que sur ce plan, l'architecture, conçue comme un décor, exige davantage. Comme toutes les autres constructions, la route naît avec le choix du tracé qui sera la caractéristique principale de la nouvelle morphologie du terrain.
C'est là, à l'origine du processus, que l'architecture revendique, au sein d'une répartition des tâches complexe, sa place légitime et sa mission culturelle: encore une suggestion faite par Tami.