

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (1999)

Heft: 2

Artikel: Da Piazza della Riforma a "Piazza Ikea" : le trasformazioni di una città media

Autor: Ferrato, Claudio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131648>

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: 26.04.2026

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

Da Piazza della Riforma a "Piazza Ikea"

Claudio Ferrata
geografo

Le trasformazioni di una città media

Le vicende della città di Lugano sono quelle di un piccolo borgo divenuto, sotto la spinta dei flussi esterni che ha saputo intrattenere, un nodo significativo nella rete urbana nazionale, a cavallo tra il sistema metropolitano lombardo e quello zurighe- se. L'evolversi del sistema di relazioni ha trasformato forme e contenuti della città, la sua immagine, le identità dei suoi cittadini. Negli anni abbiamo assistito a un salto di scala nell'organizzazione urbana e le trasformazioni hanno portato Lugano verso la forma della città-territorio. L'urbanità, vale a dire la qualità delle relazioni tra gli individui e la città, come le diverse pratiche sociali, il grado di conflitto tra gli attori, la convivialità, la produzione e fruizione della cultura, i rapporti con lo spazio costruito, si è significativamente modificata. Per discutere del tema consideriamo alcuni momenti che simbolicamente ci permettono di compiere un percorso dalla forma finita alla città-territorio: da Piazza Riforma a "Piazza Ikea".

Dalla forma finita alla città aperta

Il nucleo di Lugano situato alla confluenza delle vie provenienti dalla Valle del Vedeggio (Strada Regina) e delle vie lacustri, era andato formandosi lungo pendici della collina tra il IX e il XII secolo. Lo spazio urbano era diviso in quattro contrade: San Gottardo (Nassa), San Francesco (Canova), Santa Caterina (Verla), San Lorenzo (Cioccaro); l'edilizia conventuale (Francescani dal XIII secolo, Agostiniane nel 1614, Cappuccini nel 1653 e Cappuccine nel 1747), come in molte città preindustriali, ne caratterizzava la struttura urbana. Conventi e porte tracciavano i limiti tra il borgo e la campagna. Il territorio suburbano, caratterizzato dalla presenza di masserie, campagne e orti, era percorso da numerose rogge, derivazioni delle acque del Cassarate, che permettevano a buona parte della proto-industria luganese di disporre dell'energia necessaria.

I luganesi, che vivevano in una cittadina caratterizzata da un tipo di cultura urbana simile a quella dell'Italia settentrionale, si identificavano con un organismo che appariva unitario e ben definito.

Ma tra il Sette e Ottocento il tessuto di origine medievale si trasformerà e la città da chiusa diverrà aperta. Il progressivo abbattimento delle porte (tra il 1812 e il 1816) di Santa Margherita, San Rocco e delle Cappuccine, degli Angioli, San Lorenzo che definivano gli accessi al borgo, l'edificazione nelle aree esterne di ville con grandi giardini, l'allestimento di nuovi assi di sviluppo come Corso Pestalozzi, Corso Elvezia, Viale Stefano Franscini, Viale Carlo Cattaneo, modificheranno la fisionomia del borgo.

Al processo di apertura contribuirà notevolmente la messa in servizio di nuove vie di comunicazione. La rivoluzione ferroviaria proietterà Lugano in una nuova era. La costruzione del Ponte-diga tra Melide e Bissone e soprattutto la scelta del sito per l'edificazione della stazione ferroviaria in corrispondenza all'apertura del tratto della linea del Gottardo Lugano-Chiasso (1874), avranno importanti conseguenze sul tessuto urbano. La costruzione della stazione originerà uno sviluppo in direzione di Massagno e del quartiere di Besso, e la ferrovia darà un impulso determinante alla trasformazione di Lugano in città turistica. A questa verranno poi affiancati altri sistemi di trasporto: le funicolari centro-stazione (1884), San Salvatore (1890), Monte Bré (1909), degli Angioli (1913), nonché alcune linee ferroviarie regionali.

Ferrovia e creazione del lungolago, una strada alberata urbana edificata secondo un modello affermato nei principali centri balneari e lacustri europei sull'esempio della Promenade des Anglais, e costruito nel suo primo tratto da P. Lucchini (1868-1872), origineranno la nascita di numerosi nuovi alberghi, sia sulla collina in prossimità della stazione, sia affacciati direttamente sul lago.

L'edificazione del *quai* modificherà il rapporto tra la città e le acque del suo lago. Verrà meno quello stretto contatto funzionale che, attraverso le rive, la città intratteneva con l'acqua e che era originato dalle attività della pesca e dai trasporti; le acque del lago diverranno per la prima volta oggetto di fruizione estetica. Se precedentemente le facciate nobili dei palazzi cittadini volgevano lo sguardo

verso l'interno ora i grandi alberghi fronteggeranno il paesaggio lacustre.

Grandi opere caratterizzeranno l'urbanistica della prima parte del nostro secolo come l'ultima fase dei lavori di edificazione del lungolago, la costruzione del Tunnel di Besso (1926) e soprattutto il discusso sventramento del quartiere di Sassello (1939-49), opera "tardo haussmanniana" dalle volontà igieniste e sanitarie che sarà all'origine della costruzione di via Motta: strada che attraverserà il versante collinare senza rispettarne la topografia. Molti abitanti del quartiere, privati del loro alloggio, si sposteranno nelle case popolari di Molino Nuovo.

Negli anni della rivoluzione ferroviaria e turistica, secondo un classico processo costituito dalla diffusione di orari ferroviari (veri e propri manifesti), cartelloni pubblicitari, cartoline, ecc., verrà a fissarsi una nuova immagine della città che ora acquisirà definitivamente tratti meridionali. Così come il cantone fornirà all'esposizione nazionale di Zurigo del 1939 il mito di una civiltà ticinese, Lugano, con la creazione della Festa della vendemmia (1932), offrirà ai turisti, un'immagine folclorizzante del paese. Ma con lo sviluppo del turismo i luganesi prenderanno familiarità con i modi urbani dei turisti stranieri. Lugano era diventata una piccola città di provincia che a suo modo iniziava ad acquisire un respiro internazionale.

Verso la differenziazione degli spazi

Con gli anni Cinquanta inizierà un periodo di rapide trasformazioni del sistema di relazioni e del quadro di vita.

Tra il 1960 e il 1975 Lugano sarà oggetto di una intensa speculazione edilizia e diventerà una piazza finanziaria di fama internazionale, un centro di servizi e una cassaforte per capitali in fuga dall'allora instabile Italia. Più avanti il numero di istituti bancari aventi sede all'interno del comune di Lugano arriverà a raggiungere le sessanta unità (1998).

L'autostrada in prossimità della città svolgerà un ruolo significativo nella canalizzazione di una serie di relazioni che la città intratteneva con l'esterno e soprattutto con l'Italia. La motorizzazione, che si imporrà rapidamente, avrà effetti ambivalenti e contrastanti: permetterà quella mobilità necessaria per partecipare alla vita di relazione all'interno del tessuto regionale, originerà un forte movimento di pendolari, creerà un bisogno mai sopito di parcheggi e sarà all'origine della suburbanizzazione nelle frange esterne di tutta una serie di funzioni economiche e residenziali.

All'interno della città e del nuovo organismo si svilupperà una differenziazione funzionale.

(1) Nel quadrilatero costituito dai tracciati di Corso Elvezia, Via Pretorio, Corso Pestalozzi, Via Serafino Balestra, caratterizzato da una anonima architettura *international style* ma anche dalla presenza di alcune opere di interesse, troverà sede la *city* luganese. Questa cercherà in seguito nuovi spazi, indirizzandosi con l'edificazione della Banca del Gottardo lungo Viale Stefano Frascini verso Molino Nuovo, trasformando gli spazi occupati da alcune delle ville che avevano caratterizzato la fase precedente dello sviluppo urbano.

(2) L'area commerciale del centro si terziarizzerà ulteriormente e si impoverirà dal punto di vista demografico. Alcune architetture di un certo valore dovranno far spazio alle nuove edificazioni, come ad esempio lo stabile "Venezia", abbattuto per lasciare spazio alla espansione di un grande magazzino. Il centro città inizierà a perdere parte della sua centralità commerciale ma acquisirà ulteriori funzioni simboliche.

(3) Si svilupperanno spazi residenziali nei siti privilegiati situati in prossimità della zone lacustri e sulle colline, accompagnati dalla diffusione del modello della casa unifamiliare.

(4) Nelle zone esterne caratterizzate da una buona accessibilità dettata dalla topografia e dalla presenza delle vie di comunicazione e degli accessi autostradali, a fianco dei vecchi nuclei dei villaggi, verranno a localizzarsi depositi, stazioni di servizio e garages, aree commerciali, attività sportive, discoteche, funzioni artigianali diverse, ma anche le sedi di attività terziarie, alcune di esse prima collocate in centro città. La suburbanizzazione invaderà il Pian Scairolo e la Valle del Vedeggio, dove verrà collocato il nuovo scalo aeroportuale nel frattempo rilevato dal comune (1963). Nuove centralità si creeranno nel tessuto regionale e si verrà così a disegnare un agglomerato urbano costituito da 65 comuni e abitato da 104.457 persone (contro le 25.334 unità del comune di Lugano, 1990), diventando uno degli elementi dinamici e centrali della emergente "regione urbana ticinese".

Lugano inizierà ad offrire all'intera zona infrastrutture e servizi (come centri sportivi, sistemi di trasporto, offerte culturali, ecc.) producendo utilità e esternalità spaziali per un bacino di utenza che oltrepasserà decisamente i confini giurisdizionali del comune. La scala spaziale dei problemi era cambiata senza che si fossero sviluppate a sufficienza quelle istituzioni sovramunicipali in grado di gestirli.

Il Piano Direttore del Canton Ticino attribuirà a Lugano un ruolo significativo e complementare agli altri principali centri della rete urbana cantonale, ma non riuscirà a frenare gli squilibri eco-

nomici che cominceranno a manifestarsi tra la città e il resto del cantone.

La città si collocherà ben presto al terzo livello nella gerarchia urbana nazionale e si configurerà come importante *relais* a cavallo tra i due sistemi metropolitani di Zurigo e di Milano.

Saranno anni in cui la vita di relazione, sotto la spinta delle trasformazioni urbanistiche, comincerà a modificarsi, ne sarà un esempio la trasformazione degli spazi dell'oratorio (all'interno del quadrilatero del Palazzo Maghetti) divenuto, con una operazione urbanistica gestita dalla Curia, area terziaria e residenziale.

Il rapido sviluppo, le aperture internazionali, l'inserimento in una economia globale degli operatori dei settori più dinamici dell'economia, non saranno privi di conseguenze sulle identità dei cittadini le cui caratteristiche si allontaneranno dai *clichés* provinciali ma che proprio per questi motivi, in alcuni casi, sentiranno la necessità di ripiegarsi su identità politiche caratterizzate dal localismo.

La città-territorio e la nuova urbanità

Il concetto di metropolizzazione (caratterizzato dall'apparizione di una nuova società programmata dai collegamenti delle aree urbane con una rete di metropoli mondiale e dalle trasformazioni nella vita sociale, culturale e politica) ci permette di tener conto dei processi in atto ma non ci facilita il compito di descrivere le forme del nuovo organismo.

Le categorie che ostinatamente continuiamo a utilizzare, città come forma finita coincidente con funzioni specifiche, artefatto che si contrappone alla campagna, i concetti di "centro" e di "periferia", non ci permettono più di qualificare e rappresentare degnamente quella fondamentale dimensione del vivere sociale che è il territorio.

Più che dalla pianificazione volontaria, la città diffusa che oggi vediamo è stata costituita dagli attori economici e dalle nuove pratiche urbane dei suoi abitanti. Questa nuova città, caratterizzata dall'anonimato delle sue architetture, dalla fluidità e dal caos, è oggi un dato con il quale dobbiamo fare i conti; forse un giorno riusciremo a trovare nelle sue forme e nei suoi frammenti qualità che ora non siamo in grado di percepire.

I nuovi poli di sviluppo luganesi sono oggi in parte situati in un territorio *intra muros* da ridisegnare, come l'area della stazione, la zona Trevano-Ressega, la zona della foce e degli ultimi tratti del fiume Cassarate, gli spazi dell'Università, e in parte in un'ampia area *extra muros* da qualificare, come il Pian Scairolo e la Valle del Vedeggio.

Naturalmente la soluzione del problema delle co-

municazioni e dei collegamenti all'interno della città-regione e della regione-Ticino (il Piano dei Trasporti del Luganese, il collegamento con la Malpensa, la collocazione della stazione Ticino della linea Alptransit) si rivelerà centrale.

Quali saranno le caratteristiche della nuova urbanità? Andremo verso una ulteriore "disneylandizzazione" delle "periferie"? Troveremo negli spazi pubblici dei centri commerciali le nuove forme di socialità e le nuove piazze? Insisteremo nel produrre immagini della città dettate da quel marketing urbano oggi così necessario per entrare nella competizione per le acquisizioni di capitali, di investimenti e di visitatori?

Per garantire uno sviluppo armonico occorrerà creare le condizioni per una nuova urbanità immaginando con i cittadini stessi (giovani, gruppi di quartiere, famiglie, anziani) progetti finalizzati alle loro esigenze e con i quali essi potranno identificarsi.

Si dovrà, pur continuando a trarre profitto dalla rendita di posizione della città e del cantone, selezionare la qualità delle relazioni al fine di indirizzarne lo sviluppo economico e sociale.

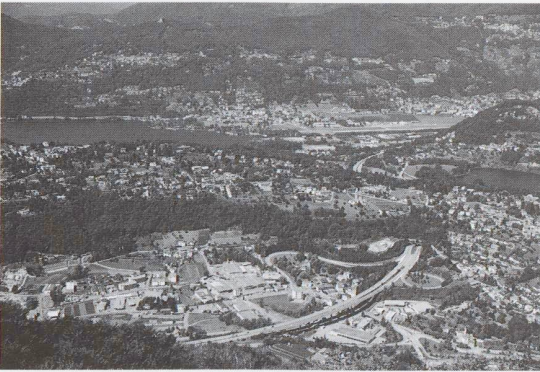
Sarà opportuno recuperare i valori ambientali, per esempio vivificando il rapporto con le acque del lago e del fiume Cassarate (la messa a disposizione dei pedoni di un ampio tratto di lungolago nel periodo estivo ha dato esiti interessanti), salvaguardando le zone verdi suburbane o periferiche, qualificando ecologicamente i trasporti e collegando le nuove centralità dell'organismo urbano (scalo aeroportuale, centri commerciali, ecc.) in modo da contenere la motorizzazione privata. Per permettere al cittadino di identificarsi con le parti del nuovo organismo urbano occorrerà infine qualificare simbolicamente e architettonicamente i nuovi accessi e i nuovi poli della città territorio.

Indicazioni bibliografiche

- Tita Carloni, *La grande trasformazione del territorio*, in "Storia del Cantone Ticino, Il Novecento" (a cura di Raffaello Ceschi), Stato del Cantone Ticino, Bellinzona, 1998, pp. 671-700
- André Corboz, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano, 1998
- Antonio Gili, *Lugano da borgo medioevale a città terziaria e d'affari. Trasformazioni urbanistiche dal Medioevo all'età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Lugano, novembre 1984 n.1, Comune di Lugano, Lugano, 1984, pp. 13-167
- Jean-Bernard Racine, *La ville entre Dieu et les hommes*, Presses Bibliques et Universitaires, Genève - Anthropos Economica, Paris, 1993.



Pian Scairolo (1980)



Espansione dell'agglomerato ad ovest di Lugano (1993)

Campo di calcio dell'oratorio di Lugano (1978)



Quai e Monte S. Salvatore (1950)

Summary

The history of Lugano is that of a small town that became, because of the force of external influences which were able to be managed adroitly, an important link in a national urban network between the metropolitan network of Lombardy and the area of Zurich. In the course of this century the city of Lugano was able to profit from its geographical location and, above all in the fifties, enjoyed periods of extensive development in the areas of services and finance. The evolution of the system of relationships in these key sectors over the years has changed the form and content of the city, the image that it presents and the identity of its inhabitants. A change in the scale of its urban organization has propelled Lugano towards the form of a city that is also a territory. City life, which means the quality of the relationships between individuals and the city as well as various social practices, behaviour, the level of conflict between different agents, coexistence, the production and consumption of culture, relations with architectural space, all this has been significantly changed. In discussing the theme of the article, some particular points have been considered: the passage from the finished form to the open city; the differentiation of central and external spaces that corresponds to the years of extensive development; the recent evolution of the concept of the city as a territory, which simply makes it possible for us to go from Piazza Riforma to the new city life of the suburbs.