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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2003)

Heft: 6

Artikel: Il "magazzeno" di Stabio, opera dimenticata di Robert Maillart

Autor: Accossato, Katia / Gubler, Jacques

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-132725

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: 13.11.2025

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

Il «magazzeno» di Stabio, opera dimenticata di Robert Maillart

Dialogo con Jacques Gubler

a cura di
Katia Accossato

Le diverse identità di Maillart

Su Sua indicazione e guidata dal prezioso catalogo curato a 50 anni dalla morte di Robert Maillart da Beat Glaus e Clemente Rigassi mi sono recata all'archivio Maillart all'ETH di Zurigo.

Cercando fra i progetti per il Canton Ticino sono emersi diversi disegni di ponti per le valli Sementina, Someo, Pietrarossa e Cozzo. Tra questi ponti e altre opere ticinesi che non vennero mai realizzate sono archiviati anche i disegni per il magazzino merci e per la stazione della ferrovia della Valmorea di Stabio. Edifici, questi, che vennero inaugurati il 27 giugno 1926 insieme al tracciato della ferrovia.

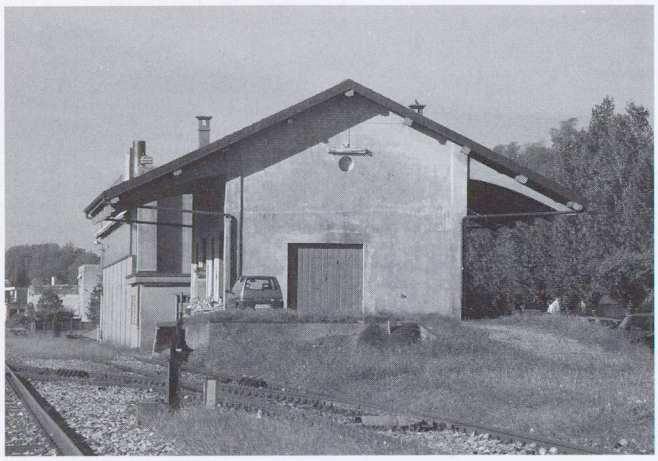
L'iniziativa di collegare Mendrisio al tratto italiano che continuava fino a Castellanza era già stata presa in considerazione dalla appena nazionalizzata Gottardbahn nel 1909 che intravedeva in Valmorea, per via delle favorevoli condizioni altimetriche un'alternativa al valico di Chiasso. Purtroppo, per motivi economici e politici il tratto svizzero chiuse l'esercizio nella primavera del 1928.

Nella sua breve stagione gloriosa la stazione italiana di Valmorea era quindi «di confine», internazionale, e non lontano dal fabbricato dei viaggiatori e dei magazzini doganali sorgeva il magazzino merci. Un edificio molto semplice con un tetto a due falde che si allungavano sull'area di rifornimento delle merci. Un magazzino quasi identico sorgeva presso la stazione alla Folla di Malnate, un altro a Stabio, ma qui riconosciamo alcune differenze sostanziali da quelli italiani.

Ma prima di parlarci di questo prezioso edificio di Stabio, e di come Maillart arriva nel Ticino vorrei chiederLe di parlarci della sua identità frazionata e complessa.

J.G Maillart non è un personaggio semplice né tanto meno unitario nella sua invenzione creativa di nuovi sistemi, come è stato dipinto da Bill e Billington. La sua «vita di lavoro» presenta almeno 5 identità distinte. Non vorrei parlare del fumatore di pipa, questa pipa elegante e aerodinamica che anticipa la famosa «pipa inglese» di Le Corbusier, ultima immagine di *Vers une architecture*. Non vorrei parlare del tenero padre di famiglia, diventato subito nonno nel momento della morte della moglie in Russia, né dei fratelli benestanti rimasti in Svizzera. Non parlerò di Maillart, zio della famosa avventuriera Ella Maillart che percorre in automobile la strada della seta fino in Afghanistan in compagnia della sua amica zurighese Annemarie Schwarzenbach.

Voglio parlare di Maillart ingegnere. Questo titolo, all'inizio del ventesimo secolo, apparteneva a figure con diversi tipi di occupazione. Maillart si laurea in ingegneria civile al Politecnico di Zurigo nella primavera del 1894. A titolo privato, lavora in seguito per una compagnia ferroviaria: molte erano le offerte di lavoro in questo settore nella seconda metà dell'Ottocento. Quindi Maillart diventa operativo *in primis* per la BAM, la linea metrica che parte da Morges sul lago Lemano per raggiungere l'altopiano militare di Bière, passando attraverso il borgo agricolo e climaterico di Apples, ai piedi del Giura. Maillart è responsabile della costruzione di uno dei ponti del BAM. Troverà in seguito un impiego in un'altra compagnia ferroviaria attiva a Berna, la città natale. Sappiamo tutto questo grazie al bel lavoro di Beat Glaus e Clemente Rigassi presso l'archivio RM depositato alla biblioteca centrale dell'ETH, dove Lei ha incontrato un'accoglienza garbata e signorile. L'ingegnere civile poteva anche arruolarsi all'interno



Il «magazzeno», situazione attuale

di un'amministrazione, come succederà quando Maillart collaborerà con lo *Stadtbauamt* di Zurigo: l'Ufficio tecnico della città. Nell'immediata vicinanza del nuovo Museo nazionale, si occupa della costruzione di un bel ponte urbano, lo *Stauffacherbrücke*. Questo ponte monumentalizza il passaggio della Limmat nel quartiere della stazione. Tutti questi esempi mostrano un primo tipo di *emploi* nel *génie civil*, quando l'ingegnere viene stipendiato dal settore privato o pubblico.

Maillart aveva aperto dal 1920 un ufficio a Ginevra e dal 1924 (anno di costruzione dei magazzini di Chiasso) a Berna e di nuovo a Zurigo per compensare la sua fallita impresa in Russia.
In alcune occasioni Maillart è anche architetto, costruttore di edifici?

J.G Appunto! Questo succede quando Maillart sviluppa la sua propria impresa in qualità di costruttore in cemento armato. Compare la sua seconda identità di impresario. L'ingegnere apre la sua prima impresa a Zurigo. Con essa realizza piccole e grandi opere di *génie civil*, i meravigliosi silos di Altdorf, vera cittadella confederale delle granaglie o il ponte stradale sul Reno a Tavanasa nei Grigioni. Con quest'ultimo sperimenta il suo primo arco con sistema a cassone con tre cerniere, una tipologia che Maillart porterà avanti tutta la vita e che produrrà capolavori forse tra i più fotogenici, *Salginatobel*, *Rossgraben* e *Bout-du-Monde* a Ginevra. Il ponte di Tavanasa è rimasto nella «memoria collettiva» degli ingegneri svizzeri perché è stato travolto da una piena seguita da una frana nel 1927. Le fotografie dell'arco intatto, coricato sul fianco, nel letto del fiume sono girate sulla stampa dell'epoca. Ancora nel 1969 incontrai un ingegnere, alto 1 metro e 90, che lavorava per l'Azienda elettrica di Zurigo, e che ironizzava sardonicamente su questo avvenimento: «ah ah Maillart...», diceva ridendo. Ciò significa che Maillart non era necessariamente preso sul serio da tutti i suoi colleghi. La sua immagine non rispecchia quella diffusa nella rappresentazione popolare, dove l'ingegnere è una specie di orso, un omaccione che deve vincere la natura. Maillart era di statura minima. Poteva pesare meno di 70 kg. Era capace di nascondersi sotto il suo ombrello nero. Tutto il contrario della massa imponente di un Hennebique o di un Rodin.

Tra Mendrisio e Stabio (anni '20)
Fonte: Archivio Ettore Brenni, Mendrisio. Foto Gino Pedroli

Aperta la sua impresa di Zurigo, Maillart sbarca nel mondo dell'architettura. In quanto impresario accetta tutti i programmi costruttivi che fanno parte dell'architettura. È rimasto famoso il piccolo chiosco di musica in *Bürkliplatz* di Zurigo, meno famosa la terrazza del Casinò di Berna. Prima di parlare di Maillart architetto vorrei tornare ancora sulla sua identità di impresario. È probabile che, prima del 1914, aprì una seconda *agence* a Ginevra. Dico probabile perché non sappiamo quasi nulla sull'aspetto commerciale della sua vita professionale. Nell'archivio si scopre che i lavori per la Catalogna e i primi lavori a S. Pietroburgo sono stati disegnati dalla «Maillart & Cie, Genève».

Dopo la sua identità di impresario, c'è n'è una terza, quella di *ingénieur conseil*. Forse in italiano si diceva «ingegnere consigliere». Vende dunque le sue perizie sotto forma di disegni dove raffigura il dettaglio delle armature. Si prende la responsabilità dei calcoli. Credo che in questo campo segue l'esempio singolare di François Hennebique. Fu Hennebique ad inventare la figura dell'impresario che converte in denaro le sue esperienze personali, riservando così l'esclusività dei suoi calcoli ai suoi «agenti» nazionali (attivi in Europa, nelle tre Americhe e in Africa) responsabili *in situ* dell'esecuzione dell'opera. Sicuramente Maillart non ignorava l'opera e la figura di Hennebique. Prova ne è che il suo primo articolo, scritto per la *Schweizerische Bauzeintung* nel 1901 descrive le particolarità del sistema Hennebique. Nei bei libri di Bill e Billington, Maillart è ricordato per la sua capacità inventiva nella soluzione dei giunti nel sistema dell'arco-cassone con tre cerniere. Ma si potrebbe pensare che opere maggiori sono anche pensate senza giunti, nel senso del monolitismo proclamato da Hennebique. L'opera monolitica più significativa potrebbe essere il viadotto urbano della Lorraine a Berna.

Maillart vende quindi i suoi «consigli» di esperto a imprese famose: Zschokke (una piattaforma sulle acque di Venezia, un altro lavoro idraulico sul Reno a Augst), Prader (che conduce il cantiere del ponte di *Salginatobel* in stretta collaborazione con un'altra impresa grigionese, la Coray, specializzata nelle impalcature e le centine in terreni alpini difficili, persino acrobatici) e Losinger di Berna, responsabile dei maggiori ponti bernesi, la *Lorraine*, il *Rossgraben*, il *Schwandbach*, ecc.

Dopo l'identità di *conseil*, vediamo la sua quarta identità, quella di inventore, depositario di brevetti. Conosciamo poco i suoi brevetti. Quanti sono? Quattro o cinque? Sappiamo del famoso brevetto per il solaio senza nervature collegato alla presenza sottostante della colonna (ma anche del pilastro quadrato od ottagonale) a fungo. Nel suo libro, Max Bill presenta questo sistema come un'invenzione plastica economica, una soluzione formale *elementarista* e *gestaltica* per ottenere la fusione della verticalità e dell'orizzontalità. Meno conosciuto è il fatto che al momento del progetto per la Lorraine, Maillart depone un brevetto per un arco rigido composto da blocchi parallelepipedi. Uno studio dei suoi brevetti sarebbe urgente. Mi commuovo sempre nel ricordo di Einstein che aveva lavorato a Berna, la stessa città di Paul Klee e Robert Maillart, quando pubblicava il primo articolo sulla cosiddetta «relatività ristretta». Einstein era impiegato all'ufficio federale dei brevetti.

Torno adesso alla sua domanda sull'architettura. Se conto bene sulle dita di una mano, Maillart-architetto sarebbe la sua quinta identità. Come tutti gli ingegneri formatisi all'ETH, Maillart seguì dei corsi di costruzione tenuti da un architetto. Nel suo caso, il professore era Benjamin Recordon di Vevey, un bravo *Semperschüler* che aveva vinto il concorso per il Tribunale Federale di Losanna. Come architetto, Recordon conosceva e trasmetteva ai suoi allievi i sistemi costruttivi del *Monierbau*, come si diceva a Zurigo per il cemento armato. La finalità del corso, nel senso della tradizione politecnica napoleonica, era di rendere l'ingegnere anche architetto. Sicuramente, Maillart poteva fare a meno della presenza dell'architetto. Questa ipotesi però si verifica solo parzialmente. La SIA, infatti, organizzava concorsi per ponti urbani rivolti a consorzi di studi di ingegneria e architettura. Numerosi sono gli esempi di questo abbinamento dal 1900 al 1940.

Dopo la prima guerra mondiale, quando Maillart tornato dalla Russia stabilisce il suo ufficio principale a Ginevra, collabora regolarmente con amici architetti di tutte le tendenze: i «modernisti» come Maurice Braillard (sicuramente amico suo) e Le Corbusier per le fondazioni dell'Immeuble Clarté, ma anche i «tradizionalisti» che facevano di tutto, banche, negozi, fabbriche, alloggi di lusso e semi-lusso. Questa «architecture alimentaire» permetteva di «faire tourner la boutique». È probabile che Maillart fa anche le veci dell'architetto: esegue piccoli edifici, una veranda, una cabina di sottostazione elettrica, una cappella funeraria al cimitero di Saint-Jean (sicuramente in collaborazione con un marmista), ma anche il grande bunker urbano della Maddalena camuffato nella roccia della città alta di Ginevra. Tutto questo meriterebbe di essere approfondito.

Si può parlare anche di Maillart teorico?

J.G La discussione sulla sua capacità di teorizzare rimane aperta. C'è un bell'articolo ripubblicato nella monografia di Bill dove Maillart propone la metafora della ghisa. Il cemento armato non è la copia del legno e della carpenteria, ma il «fratello» della ghisa. La capacità del professionista non sta solo nel calcolo e nella costruzione delle casseforme, ma soprattutto nel momento del getto all'interno della forma. La metafora della ghisa è *parlante*, però rimane solo una metafora. Maillart conosceva *in primis* l'opera dei teorici dell'ETH, Wilhelm Ritter e Emil Mörsch. Credo che Maillart sviluppa il suo pensiero costruttivo soprattutto attraverso l'empirismo. Porta avanti una ricerca tipologica personale. L'ultima mostra di Zurigo-Berna-Ginevra ha illustrato quattro tipi di ponti. Questa varietà tipologica permette all'ingegnere di disegnare ogni volta un *unicum* che risponde alla geografia particolare del luogo e all'uso diverso del ponte, pedonale, ferroviario o carrabile. Sostenere che Maillart non abbia mai costruito due volte lo stesso ponte é una verità lapalissiana.
Rimane aperto il dubbio sulla necessità di teorizzare nell'*a priori* poichè Maillart predilige l'empirismo. È una domanda difficile. Solo un ingegnere teorico e anche storico potrebbe rispondere. Per esempio il grande conoscitore di ponti, il professore Vittorio Nascè del Politecnico di Torino, dice che Maillart sfrutta le idee di Josef Langer, senza riferirsi a questa fonte.
La sua domanda sarebbe da indirizzare a Billington.

Giedion e Maillart non avevano fatto una sorta di manifesto contro l'architettura massiccia? (si pensi all'articolo del 1931 di Maillart: Masse oder Qualität im Betonbau). *Si parlava della figura dell'ingegnere costruttore e non del calcolatore.*

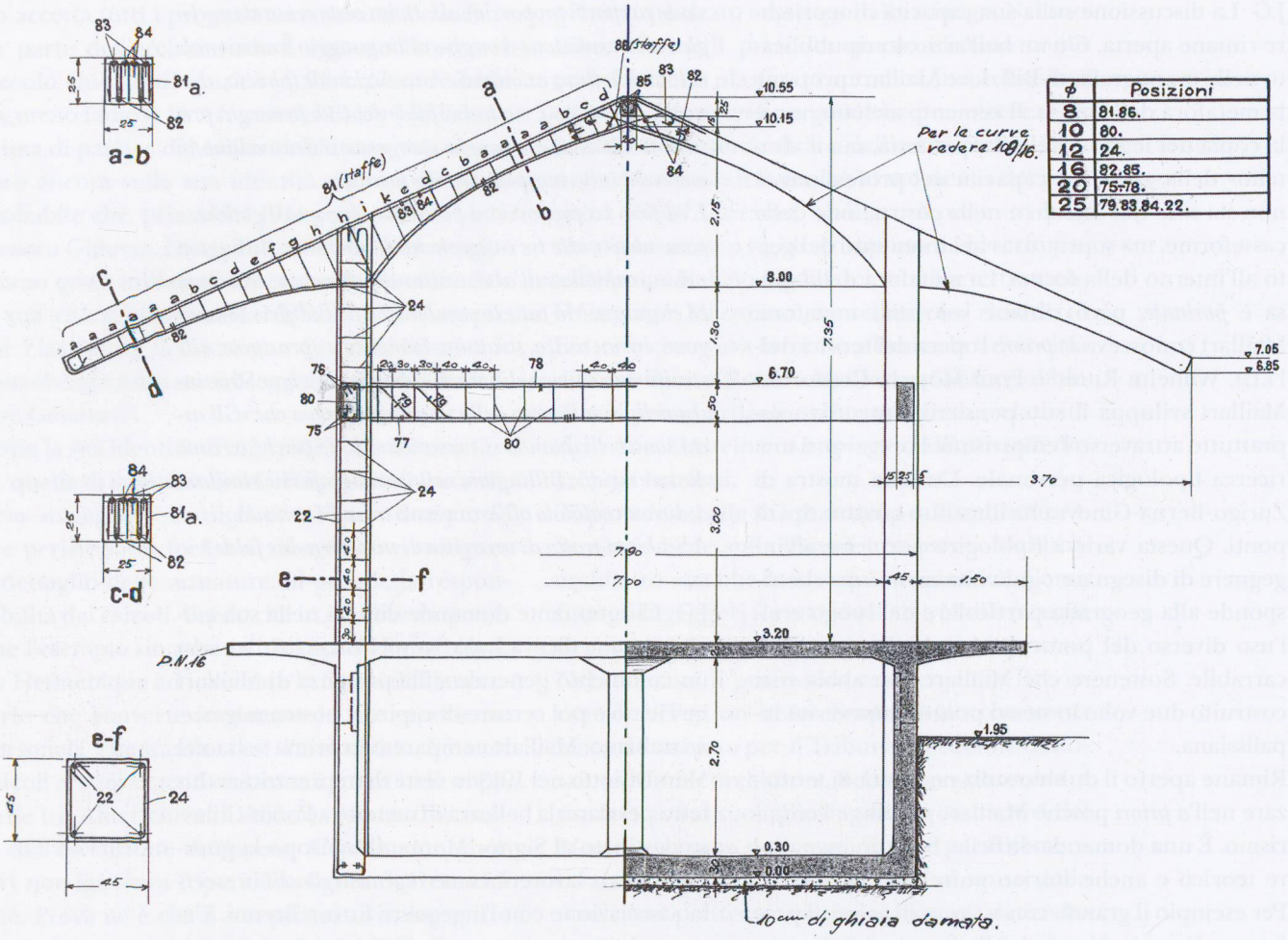
J.G È stato Giedion a interpretare in questo modo Maillart e ad integrarlo nel discorso di *Spazio, tempo* e *architettura*. Maillart amava anche l'architettura massiccia, la più bella prova è il suo ponte della *Lorraine* il quale non è altro che il *blow up* del classico e pietroso ponte della Nydeck a Berna e che porta alla Fossa degli Orsi. L'immagine massiccia della Lorraine non compare negli articoli di Giedion né nel libro posteriore di Bill. Il ponte è censurato. Giedion ha bisogno di Maillart per illustrare la sua tesi sulla spazialità einsteiniana applicata alla nuova plasticità della pittura e dell'architettura.

Il *magazzeno* di Stabio

Mi sembra che nel magazzino di Stabio esista un interessante rapporto proporzionale. In un certo senso siamo legati alla tradizione o meglio al linguaggio tradizionale dell'architettura anonima e convenzionale (povera, «banale», «normale»), ma le due falde del tetto (tema già presente a Chiasso) e le lunghe sporgenze si denunciano in modo del tutto inaspettato sulle facciate.
L'edificio ha proporzioni potremmo dire quasi gotiche, e pare aderire alle tre categorie individuate da Billington nel suo capitolo sull'arte strutturale: efficienza, economia ed eleganza. Ma tutte le membrature dell'edificio convergono in un'unica struttura monolitica (pensiamo alle strutture in CA monolitiche di Hennebique). Igor Stravinsky nella sua Poetica della musica sosteneva che «Gli archi sono belli quando si curvano soltanto perché cercano di stare rigidi»; Billington, nella monografia su Maillart, dedica un capitolo all'arco versus trave in cemento.
A Stabio si tratta di un arco o di un tetto a due falde?

J.G Ci sono tante domande difficili nella sua *quistione*, come diceva Italo Svevo. Vorrei iniziare con un commento generale sulla presenza di Maillart in Ticino e poi cercare di capire il nostro *magazzeno* stabiano. Maillart compare una prima volta nel Mendrisiotto nel 1913 in veste di impresario-architetto per darci la bellezza di un tetto a Ponte-Chiasso destinato al Signor Montandon. Dopo la guerra, Maillart lavorerà come *ingénieur conseil* in stretta associazione con l'ingegnere Ettore Brenni. Urge un lavoro su questa figura notevole dello sviluppo industriale e tecnologico in Ticino. Erano Maillart e Brenni condiscepoli all'ETH? I loro nomi sono collegati ai *world famous* magazzini del Punto Franco di Chiasso e anche alla defunta fabbrica dei Tannini di Maroggia, una delle prime *friches industrielles* ticinesi. La ciminiera in anelli prefabbricati di cemento armato, sistema messo in opera da una ditta francese, era ancora visibile questa primavera. Speravo di documentare la recente demolizione. Osservare la demolizione non permette di documentare la costruzione? Ma ero da mia mamma al momento dello smontaggio. Adesso posso coltivare la nostalgia di questo fusto signorile che marcava un segno forte nella geografia del Ceresio. La nostra ciminiera è caduta sul campo d'onore dell'architettura speculativa, un'architettura in fieri di dubbiosa qualità. Lei mi ha informato questa mattina, e ieri sera anche Nicoletta Osanna Cavadini, che Ettore Brenni è uno dei maggiori protagonisti della linea ferroviaria Mendrisio-Confine di Stabio. Lei si è recata all'archivio Maillart ed ha potuto accertare la mia intuizione azzardata che Maillart si era occupato non solo del *magazzeno* ma anche della stazione di Stabio.

. Sezione trasversale.



ϕ	Posizioni
8	81.86.
10	80.
12	24.
16	82.85.
20	75-78.
25	79.83.84.22.

. Sezioni .

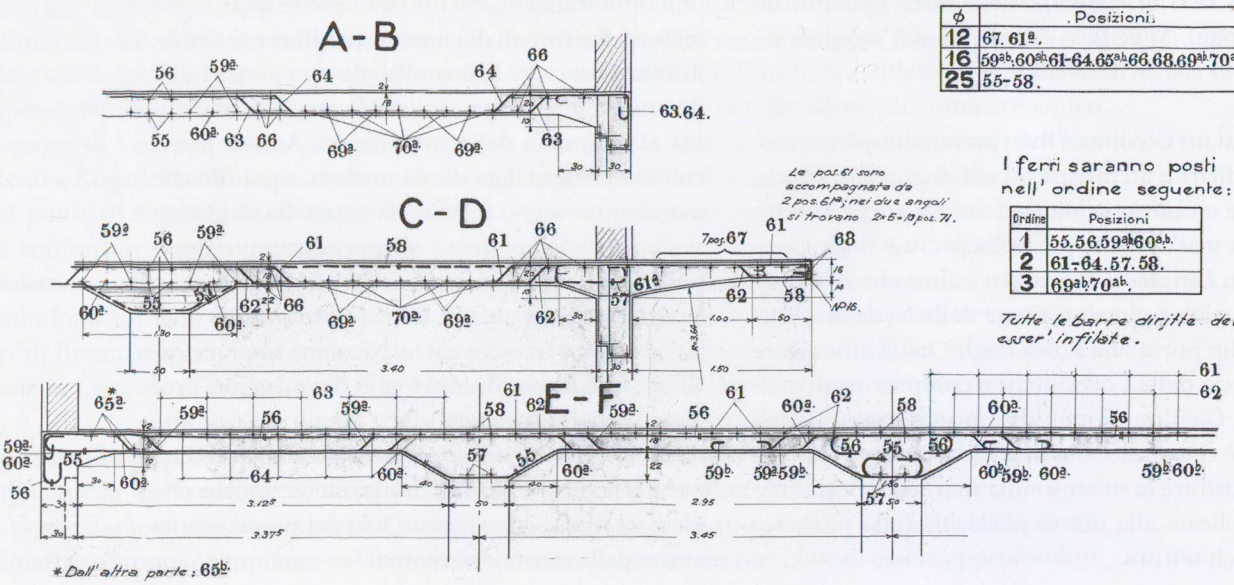


Tavola dei diametri

ϕ	Posizioni.
12	67. 61a.
16	59ab.60ab.61-64.65ab.66.68.69ab.70ab.71
25	55-58.

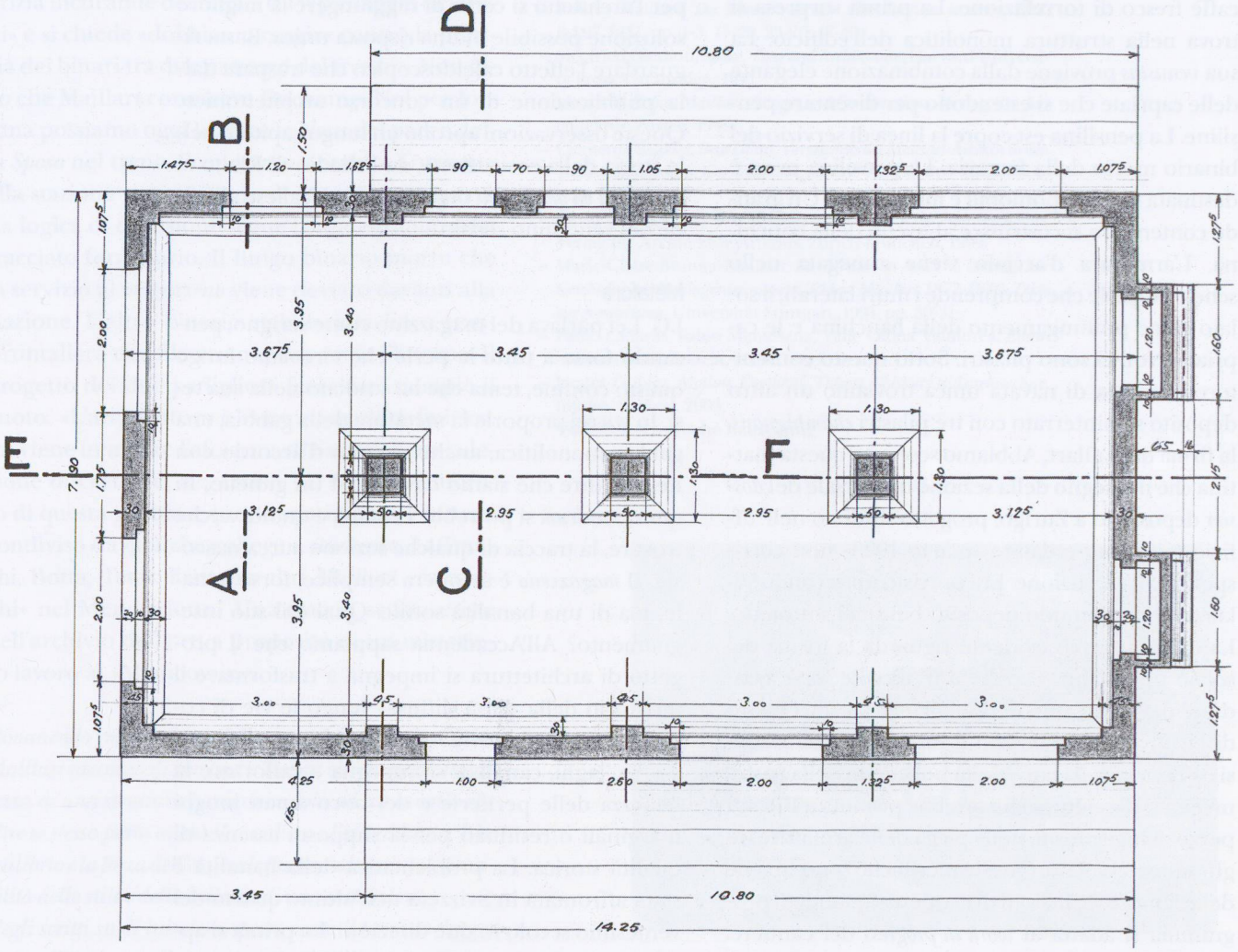
Le pos. 61 sono accompagnate da 2 pos. 61a; nei due angoli si trovano 2x5=17 pos. 71.

I ferri saranno posti nell' ordine seguente:

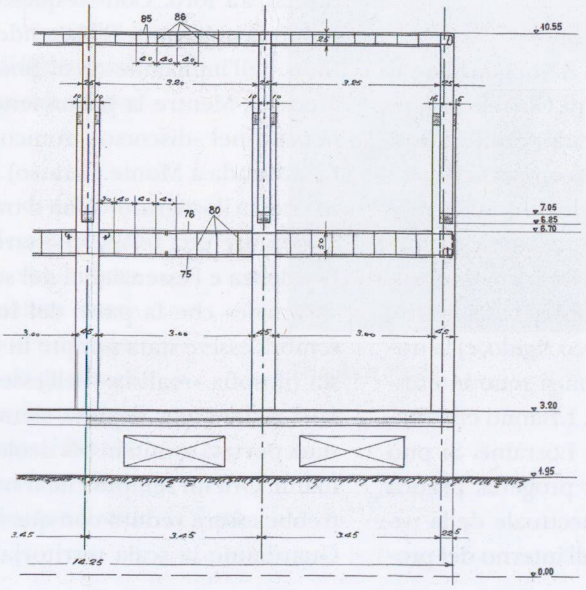
Ordine	Posizioni
1	55.56.59ab.60ab.
2	61-64.57.58.
3	69ab.70ab.

Tutte le barre diritte devono esser' infilate.

. Vista da sotto del pavimento sul sotterraneo.



Elevazione



R. Maillart, Magazzeno di Stabio, Ginevra 1926

Fonte: Archivio Maillart, ETH Zurigo

Ora guardiamo il *magazzeno* che abbiamo potuto visitare questa mattina nell'ottimo profumo del caffè fresco di torrefazione. La prima sorpresa si trova nella struttura monolitica dell'edificio. La sua *venustas* proviene dalla combinazione elegante delle capriate che si estendono per diventare pensiline. La pensilina est copre la linea di servizio del binario morto della ferrovia. La pensilina ovest è destinata ai carri ipomobili e motorizzati. Un grande contenitore si costruisce al livello della banchina. L'armatura d'acciaio viene annegata nello scheletro-pelle che comprende i muri laterali, il solaio come prolungamento della banchina e le capriate. Non ci sono pilastri. Sotto questo contenitore in forma di navata unica troviamo un altro deposito seminterrato con tre pilastri *champignons*, la firma di Maillart. Abbiamo scoperto questa mattina che il disegno della sezione trasversale del *dossier* depositato a Zurigo, progetto studiato nell' ufficio ginevrino e datato «marzo 1926» non corrisponde all'esecuzione. Era previsto un secondo solaio con un secondo deposito buio nel sottotetto. La differenza più evidente riguarda la forma del solaio unico che accoglie due piccole fosse quadrate per l'impianto di due bilance (pese). Questo dispositivo è solidale con il solaio. Dal sottosuolo si osserva la bella convessità poliedrica della vasca: un pezzo di scultura che sarebbe piaciuta a Bill, un pezzo di ingegnosità nella piega delle armature inghiottite nel solaio. Queste modifiche sono tipiche delle famose «soluzioni di cantiere», quando il programma si adatta al *work in progress* del cantiere. Non sappiamo ancora se Maillart e Brenni hanno lavorato a Stabio con l'impresa Bernasconi di Chiasso che aveva realizzato i più famosi Magazzini. È una possibilità da verificare.

Allora secondo lei il magazzino di Stabio è un tetto a falde, un edificio monolitico o un arco?

J.G Maillart ama il tetto a falde. Basta guardare il volume dei Magazzini Generali di Chiasso affiancato alla sua pensilina. Ora questa pensilina così fotogenica interpreta con la trave composta il meccanismo necessario a sostenere le due falde monolitiche. La sua domanda è interessante e riguarda i tre o quattro tipi di strutture utilizzati da Maillart soprattutto per i ponti. Per Bill sono solo tre: a) l'arco a tre articolazioni, b) l'arco rigido, c) la trave continua. Né Bill né Billington si sono interessati al monolitismo, al massiccio. L'hanno eliminato, in particolare il ponte della Lorraine. Si può ipotizzare che Maillart, quando progetta, pratica sistematicamente l'esercizio concettuale della *variante*, la *variante* come dialogo all'interno del progetto. Il bagaglio dialettico della *variante* fa parte della disciplina costruttiva dell'ingegnere, mentre per l'architetto si cerca di raggiungere la migliore soluzione possibile in una risposta unica. Basta riguardare l'effetto caleidoscopico che traspare dalla pubblicazione di un concorso architettonico. Queste osservazioni aprono un lungo capitolo nella storia della costruzione, da Palladio di Rialto ai concorsi di *génie civil* organizzati nel Vallese alla fine del ventesimo secolo.

Metafora

J.G Lei parlava del magazzino come scrigno, pensando forse a tutte le perle che circolano lungo questo confine, tema che ha studiato nella sua tesi. Io vorrei proporle la metafora della gabbia, una gabbia monolitica, anche se sono d'accordo con Lei nel dire che siamo davanti ad un gioiello. In questo *unicum* si potrebbe cercare, e quindi anche trovare, la traccia di qualche sezione aurea nascosta. Il *magazzeno* è un'opera semplice, forse banale, ma di una banalità sottile. Qual è il suo insegnamento? All'Accademia sappiamo che il progetto di architettura si impegna a trasformare il territorio della «città diffusa» lungo le vie di comunicazione, ferrovia «vecchia» e nuova, autostrada, laghi, canali, e si impegna a rafforzare la bellezza delle periferie e dei poco amati luoghi marginali o residuali per la supposta assenza di qualità storica. La problematica della banalità è stata affrontata in Svizzera nell'ultimo quarto del ventesimo secolo in due direzioni. La prima si appoggia sul tipo in quanto forma «anonima» e cerca di costruire un'*immagine* forte e personale, espressione sapiente del discorso tipologico (vedi Botta, Reichlin & Reinhart, Vacchini, Mangeat, Gachet-Mestellan). Questa tendenza verso l'iconografia del tipo raggruppa protagonisti e opere ben diversi tra loro. Contro questo atteggiamento si sviluppa negli anni '90 la tendenza opposta del rifiuto dell'immagine (vedi Snozzi, Roger Diener, Metron). Mentre la prima tendenza può sfociare persino nel «discorso» ironico (vedi il Motel sull'autostrada a Monte Carasso) la seconda tendenza ricerca il «silenzio». Non si tratta di modestia ma di definire una forma che sarebbe invisibile nell'evidenza e l'essenzialità del suo *Dasein*, una cosa «normale» che fa parte del luogo urbano e che sembra essere stata sempre in questo luogo. Questa filosofia «realista» dell'essere al mondo senza farsi vedere e in risposta elementare ai bisogni è stata portata avanti in particolare da Martin Steinmann. Ora mi sembra che il nostro *magazzeno* potrebbe essere veduto con questi occhiali.
Guardiamo la scala territoriale del progetto. Ci

sono tre componenti, la ferrovia, la stazione, il *magazzeno*. Duchamp nelle sue *Notes* racconta la «pigrizia incurabile dei binari tra il passaggio dei treni» e si chiede «dobbiamo reagire contro la pigrizia dei binari tra due passaggi del treno?». Non dico che Maillart conosceva Duchamp. Noi per fortuna possiamo oggi leggere le *Notes* del padre della *Sposa* nel treno. Scendiamo a Stabio. Troviamo alla stazione un paesaggio di grandi spazi aperti. La logica di diffusione segue l'organigramma del tracciato ferroviario. Il lungo binario morto che fa servizio al *magazzeno* viene deviato davanti alla stazione. L'altro binario stabilisce la linea transfrontaliera che fila verso ovest: verso l'Europa. Il progetto dei due padiglioni ferroviari riempie il vuoto. «L'architettura è vuoto, a te di definirlo», mi viene in mente l'aforisma di Snozzi. Ecco la lezione discreta del *magazzeno*. Mi sono innamorato di questa gabbia e questo sentimento è tuttora condiviso da qualche collega e studente, Laffranchi, Botta, Tesar. Esistono altri Maillart «casalinghi» nel Mendrisiotto? Una traccia scritta esiste nell'archivio dell'ETH a proposito di un misterioso lavoro al «Manicomio».

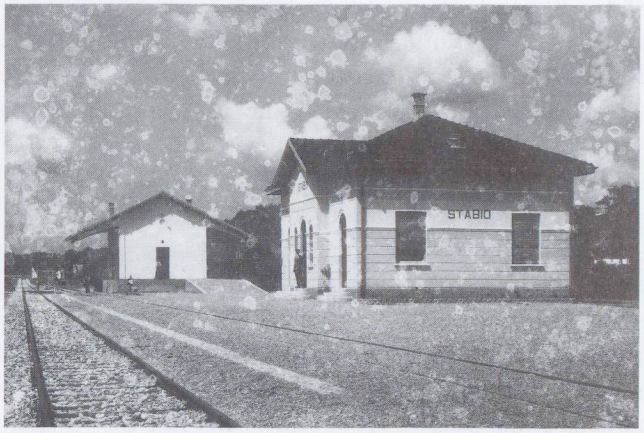
Rimanendo nell'ambito della metafora: Marie Claire Maillart racconta di suo padre Robert che spiega la leggerezza di una struttura paragonandola ad un cavallo che oltre se stesso porta anche il cavaliere e l'attrezzatura. L'equilibrio e la forza dell'animale fanno vedere tutte le possibilità dello stile e della bellezza di una costruzione.
Negli scritti su di lui viene spesso usato il termine «leggerezza». Torniamo alle tre categorie di Billington: efficienza, economia ed eleganza. Con efficienza l'autore intendeva commentare la riduzione al minimo del materiale verso «l'integrazione della forma», tutte le «membra» dell'edificio concentrate in una struttura monolitica. Integrità che porta leggerezza e sicurezza.
Come si differenzia questa leggerezza da quella molto di moda nel dibattito contemporaneo?
Come possiamo quindi difendere il concetto di leggerezza di Maillart distinguendolo dal senso dato oggi a questo termine?

J.G Non è sicuramente la leggerezza di Calvino nelle *Lezioni americane*. È forse solo la leggerezza di una metafora che il padre narra alla sua beneamata figlia prima di dormire. È la metafora classica del cavallo, macchina energetica potente, veloce, elegante, affettuosa, una macchina da guerra di origine greca e rinascimentale, ma anche moderna dopo Napoleone fino all'Armata rossa. Piuttosto che un cavallo direi che a Stabio troviamo l'asino, l'asino caparbio, resistente, solitario, con il suo malinconico ragliare.

Bibliografia

- Robert Maillart, *Das Hennebique-System und seine Anwendung*, SBZ*, Bd.37, 1901, pp.225-26.
- Robert Maillart, *Die Lorraine-Brücke über die Aare in Bern*, SBZ, Bd.97, 1931, pp. 1-3, 17-20, 23-26, 47-49.
- Siegfried Giedion, *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge, 1941.
- Max Bill, *Robert Maillart. Bridges and Constructions*, Verlag für Architektur, Zürich, 1949.
- Clemente Rigassi, *Beat Glaus, Verzeichnis des Maillart-Archivs in den Wissenschafthistorischen sammlungen ETH Zürich*, ETH Bibliothek, Zürich, 1990.
- David Billington, *Robert Maillart und die Kunst des Stahlbetonbaus*, Verlag für Architektur Artemis, Zürich-München, 1990.
- Marie-Claire Blumer-Maillart, *Mein Vater*, in AA.VV., *Beitrage zur Geschichte des Bauingenieurwesens. Robert Maillart 1872-1940, Texte zur Ausstellung*, Universität Stuttgart, 1991, pp. 30-31.
- Paolo Ladavas, Fabio Mentesana, Valle Olona Valmorea, *Editoriale del Garda*, Brescia, 2000.
- Jaques Gubler, *Motion, Émotions. Thèmes d'histoire et d'architecture*, Infolio, Gollion, 2003.

*SBZ: Schweizerische Bauzeitung



La stazione di Stabio con il «magazzeno» (anni '20)
Fonte: Archivio Ettore Brenni, Mendrisio. Foto Gino Pedroli

Situazione attuale