

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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2000)

Heft: 6

Artikel: Le "porte Sud" della Svizzera Chiasso-strada e Chiasso-Brogeda

Autor: Ossanna Cavadini, Nicoletta

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131982>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Le «porte Sud» della Svizzera

Chiasso-strada e Chiasso-Brogeda

Nicoletta Ossanna Cavadini

Varcare una frontiera è un atto che provoca inevitabilmente tensione emotiva, si avverte un cambiamento di luogo che è dato dalla percezione di differenti segnali visivi, del paesaggio e soprattutto dell'architettura circostante. È stato detto che proprio grazie allo sguardo rivolto verso «oltre», l'uomo trae la linfa vitale per crescere e maturare¹. Nell'antichità il *limes* determinava il termine di espansione dei luoghi urbani; linea estrema questa, a cui si accedeva attraverso un elemento simbolico: la porta, inglobata nelle mura difensive². A tale significato seguiva il concetto di confine territoriale, non materialmente delimitato ma idealmente espresso: la diversità di un'area rispetto ad un'altra, in cui la «porta» emblematicamente ne costituisce il passaggio fondamentale e semiologicamente determinante. Federico II (1194-1250) fece erigere l'Arco di Capua quale «porta del regno», un territorio volutamente non identificato da un limite fortificato compiuto, ma un territorio in cui avvenivano fatti, leggi, e comportamenti legati da un unico «sentire» in senso umanistico. Il cambiamento di spazio e di luogo è stato fin dall'antichità segnalato visivamente con particolare attenzione. In questi ultimi anni il dibattito sul concetto di frontiera si è arricchito di molti contributi provenienti da diverse discipline di studio³. Particolarmente significativa è la lettura approntata da Remigio Ratti⁴ in cui si documenta scientificamente il passaggio avvenuto nel corso del Novecento dalla frontiera intesa quale linea di separazione e «barriera», alla frontiera intesa come «zona filtro» e controllo, per poi individuare valori tipici della «zona di contatto» e di scambio culturale-economico fra sistemi politico-istituzionali diversi. Questo processo che si ritrova puntualmente nell'espressione dell'economia «transfrontaliera» è ben rintracciabile nell'analisi degli elementi architettonici che però approdano a singolari risultati. Infatti dalla frontiera caratterizzata quale elemento fisso di divisione: la cancellata, si passò ad un edificio unico capace funzionalmente di offrire spazi atti ad un controllo più sistematico. Nel cambiamento successivo fu determinante il momento sociale ed

economico innovativo del «contatto» e dello scambio transfrontaliero che però non è architettonicamente ancora sviluppato come tale. Così le valenze concettuali e fortemente innovative che hanno accompagnato tutto il procedere delle evoluzioni sociali non trovano ancora un riscontro diretto. L'elemento costruito rimane purtroppo slegato dalla capacità significativa del nuovo concetto attribuito alla frontiera, e le più recenti realizzazioni tendono a fornire una confusione di forme, linguaggi e valori.

Questa problematica generale trova un suo primo riscontro nelle architetture realizzate all'entrata dei principali assi viari, l'una a Chiasso-strada concepita sul finire degli anni Trenta ma realizzata nel decennio successivo e l'altra a Chiasso-Brogeda pensata in concomitanza dell'impostazione dell'autostrada (1954-60) ma compiuta fra il 1964 e il 1968. La dogana di Chiasso-strada, principale «porta Sud del territorio svizzero fu oggetto di uno studio preliminare già nel 1936, come si legge in un giornale locale. «In considerazione della sua ubicazione di borgata di confine, (...) si verifica un intenso traffico di passeggeri e di veicoli di ogni sorta. S'impone quindi (...) una radicale trasformazione, migliorando e rendendo più consona ... l'intenso traffico di confine (...)» È importante rilevare che i lavori di sistemazione vennero intrapresi «dopo la preparazione dei progetti apprestati in perfetto accordo tra le autorità svizzere ed italiane»⁵. Il progetto della parte svizzera, attuato nel dopoguerra firmato dall'architetto impiegato nell'Ufficio costruzioni federali di Lugano, Brogini⁶, fu concepito organizzando una sorta di *continuum* fra la dogana svizzera e quella italiana. Il disegno del corpo centrale – gemello –, che porta come data di stesura il 7 febbraio 1950, venne approvato e dopo alcuni mesi compiuto. Le quinte edilizie di poco antecedenti⁷ ricordano l'architettura del razionalismo lariano. Singolari sono le pensiline realizzate in vetrocemento che permettevano di ottenere un suggestivo effetto di trasparenza e di illuminazione⁸. La qualità architettonica e l'equilibrio delle forme stereometriche dei corpi laterali

dimostrano l'esecuzione eccellente di un sapiente disegno.

La struttura doganale svizzera venne demolita nel 1984 per lasciar posto alla «pensilina di copertura, impianti sdoganamento e padiglione per l'esercizio doganale». Il progetto redatto dall'arch. Giampiero Mina con la supervisione del Direttore delle Costruzioni Federali venne realizzato nel corso del 1985. Le motivazioni che spinsero una tale decisione furono dovute prettamente ad «esigenze di funzionalità»⁹, e per il timore di perdere troppo tempo – considerato l'accorato appello della Direzione delle Dogane – si applicò la procedura d'urgenza. La discussione fu controversa e, rispetto alle tre proposte presentate, fu accettata quella che «non si potesse dire deturpante»¹⁰.

Sull'altro fronte relativo alla dogana Chiasso-Brogeda, il disegno del corpo di fabbrica doganale fu stilato dall'Ufficio competente poco dopo l'esecuzione del raccordo autostradale fra i due stati confinanti. Nel contempo il Dipartimento delle Costruzioni Federali affidò nel 1959 all'architetto ticinese Alberto Camenzind – in collaborazione con Brocchi e Sennhauser – il progetto per gli edifici adibiti «ai controlli doganali dei passeggeri e delle merci, la realizzazione della dogana merci, l'edificio amministrativo e l'edificio per il personale». Il progetto pubblicato sulla «Rivista Tecnica»¹¹ fu realizzato fra il 1964 e il 1967, in un momento in cui Camenzind era molto impegnato per il coordinamento dell'Expo di Losanna e nella didattica al Politecnico di Zurigo. Periodo questo che sancisce – come ha affermato Fumagalli, nella monografia recentemente dedicata all'architetto ticinese –, l'inizio della terza fase¹². Il rigore al funzionalismo del Moderno rimane in Camenzind l'assunto di base¹³, conseguentemente risulta per lui determinante il fondare concettualmente il progetto su precise scelte funzionali, nell'organizzare razionalmente la pianta dell'edificio, e nello sviluppare sul rigore del modulo il disegno degli spazi¹⁴. Queste particolarità progettuali sono chiaramente individuabili nello studio per la dogana commerciale di Brogeda, ove Camenzind approda ad un'inconsueta soluzione tipologica con singolare soluzione d'angolo, sicuramente non tra le più esemplari della sua produzione architettonica¹⁵.

Quello che è interessante sottolineare a questo proposito è come la «cultura del luogo», che dovrebbe non solo rispettare, ma anche condividere e rappresentare nel costruito i significati di un evento tanto importante – quale il concetto di porta Sud della Svizzera, e rispettivamente porta Nord dell'Italia –, risulti essere architettonica-

mente, alla soglia del nuovo millennio, ancora inadeguato a trasmettere nel suo complesso tale valore collettivo.

Note

1. Cfr. AA.VV., *La frontiera, Regio Insubrica in fotografia. Premio Simone Corti*, Chiasso 1996, pag. 10.
2. Nella storia dell'architettura «la porta» d'accesso alla città assume nel corso dei secoli diversi stilemi in riferimento alle correnti artistiche agli aspetti storici e culturali. V. Comoli, *Le Alpi: storia e prospettive di un territorio di frontiera*, Torino Celid 1997; E. Savino, *Città di frontiera nell'impero romano: forme della romanizzazione da Augusto ai Severi*, Bari 1999; AA.VV., *Confini e frontiera nella grecità d'Occidente*, Atti del 37° Convegno di Studi sulla Magna Grecia, Taranto 1999.
3. Sul concetto di frontiera vi sono riferimenti letterari, artistici e musicali. Cfr. AA.VV., *Quaderni della rivista Letteratura di Frontiera*, Università degli Studi di Trieste, Roma, Bulzoni 1996. A. Ara, E. Kolb (a cura di), *Regioni di frontiera nell'epoca dei nazionalismi*, Bologna, Il Mulino 1995. S. Raimondi, *La «frontiera» di Vittorio Sereni: una vicenda poetica*, Milano 2000. D. Isella, *Giornale di «Frontiera»*, Milano, Archinto 1991. L. Sepulveda, *La frontiera scomparsa*, Parma, 1996. R. Giannone, *Abitare la frontiera: il moderno e lo spazio dei possibili*, Venezia Cluva 1985. M. Cacciari, *Arcipelago Europa*, Milano 1997. A. Arbo, *Musicalisti di frontiera: le attività musicali a Gorizia dal Medioevo al Novecento*, Monfalcone 1998.
4. Molto vasta è la bibliografia sull'argomento, a questo proposito si ricorda Remigio Ratti, *Regioni di frontiera. Teorie dello sviluppo e saggi politico-economici*, Locarno 1992; R. Ratti (in co-edizione), *Chiasso 2001*, Chiasso 1990, pp. 101 e segg.; R. Ratti, L. Senn, M. Baggi, A. Bramanti G. Lampugnani, *Innovazione, collaborazione e sviluppo nelle aree di frontiera: le provincie di Como, Varese e la regione Ticino*, Bellinzona 1990.
5. Cfr. red. In «La Provincia», 2 gennaio 1936; in «Vita Nuova», 4 gennaio 1936.
6. Il progetto firmato dal responsabile dell'Ufficio delle costruzioni Federali, Broggin, è conservato presso l'Archivio dell'Ufficio Tecnico del Comune di Chiasso; a tal proposito ringrazio Pierre Nicole etc per la collaborazione dimostrata nella ricerca del materiale storico, senza il quale questo articolo sarebbe risultato incompleto.
7. Il progetto fu consegnato ed approvato dal Genio Civile di Como. Particolarmente difficile è risultato risalire al nome del progettista in quanto la competenza dell'edificio è poi passata al Provveditorato alle opere pubbliche. Secondo l'attuale legge in vigore il progetto nell'area doganale in quanto demanio pubblico non è soggetta a concessione edilizia comunale ed ha pure la deroga di tutte le norme PR.
8. Si ricorda in particolare l'atrio dello stadio Sinigaglia a Como, progettato dall'ing. Gianni Mantero nel 1933, ove la copertura del corpo scale è realizzata in vetro-cemento che gli conferisce un singolare valore architettonico. Lo Stadio è stato recentemente oggetto di un pregevole intervento, eseguito su progetto del Prof. Enrico Mantero e supervisione del etc di Como, ove anche la sopracitata copertura è stata opportunamente consolidata e mantenuta.
9. Cfr. Relazione della CBN datata 19 gennaio 1984. Archivio etc Chiasso, pag.2.
10. Ibidem
11. Cfr. *Valico commerciale di Chiasso-Brogeda*, in «Rivista Tecnica», n. 14 Anno 64.mo Fascicolo 797, 31 luglio 1973, pagg. 702-709. Il progetto per la costruzione del nuovo complesso doganale commerciale di Brogeda a Chiasso seguì l'operazione di bonifica dei terreni iniziata nel 1954. Infatti in tale zona paludosa si formava stagionalmente un laghetto detto appunto di Brogeda. L'operazione si concluse con la consegna della dogana turistica, dopo la Galleria di Monte Olimpino. Il complesso doganale di Brogeda sorge su una superficie di circa 35'000 mq.
12. Cfr. P. Fumagalli, *Un'opera in tre periodi*, in AA.VV., *Alberto Camenzind. Architetto. Architetto capo Expo 64. Insegnante*, Cat. mostra, Mendrisio 1999, pag.15. Nel 1964 «Camenzind vive ormai stabilmente a Zurigo, con settimanali puntate nell'ufficio di Lugano, atteso con impazienza da Bruno Brocchi. Quest'ultimo periodo è caratterizzato, se ci è permessa questa semplificazione, dalla riduzione del tema architettonico al solo prevalere

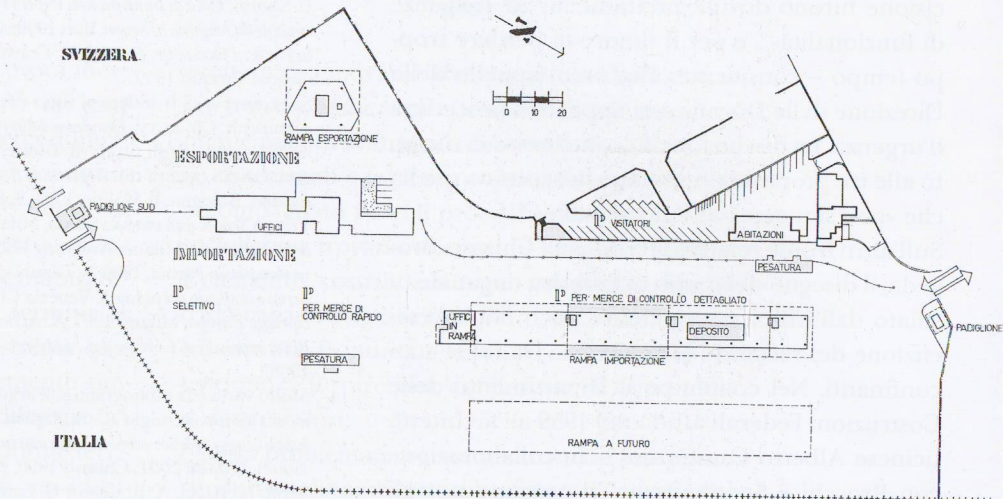
delle masse». Nel catalogo è indicato il progetto di Brogeda solo nell'elenco delle opere, ma per scelta critica non è affrontato nella sezione dedicata a *Costruzioni e progetti*. Analogamente il progetto per la dogana di Brogeda non è segnalato in: P. Di- sch, *Cinquant'anni di architettura in Ticino*, Ed. Grassico, Bellin- zona 1983. M. Daguerre, *Guida all'architettura del Novecento. Sviz- zera*, Milano, Electa 1995. C. Zeller, *Schweizer Architekturführer 1920-1900, Westschweiz*, Zürich, Werk Verlag 1992.

13. Op. cit., Cat. Camenzind, W. Oechslin, *L'apertura mentale colti- vata entro i confini svizzeri*, pag. 9

14. Op. cit., Cat. Camenzind, P. Fumagalli, pagg. 10-16.

15. Si veda la nota 12.

Il valico commerciale di Brogeda di Camenzind, Brocchi e Sennhauser

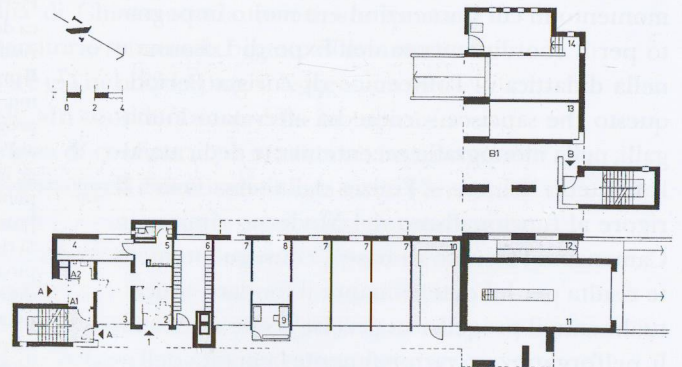


Piano di situazione

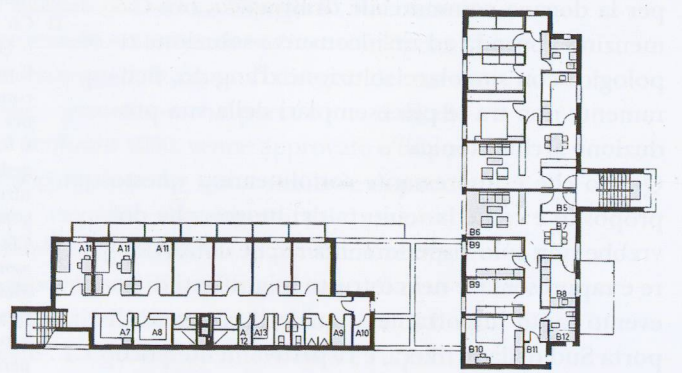
I disegni in questa pagina sono tratti da «Rivista Tecnica», n.14, 1973



Foto attuale di Donato Di Blasi



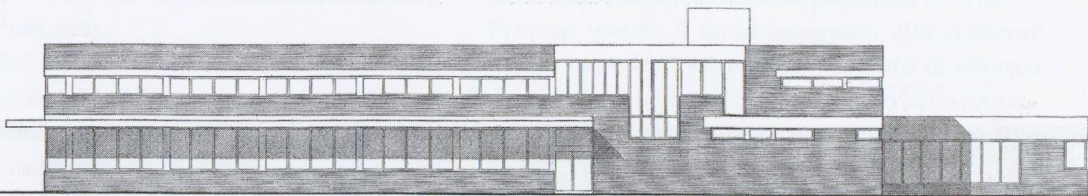
Pianta piano terreno



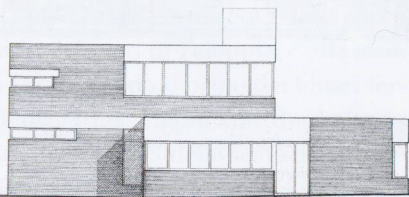
Pianta piano abitazioni



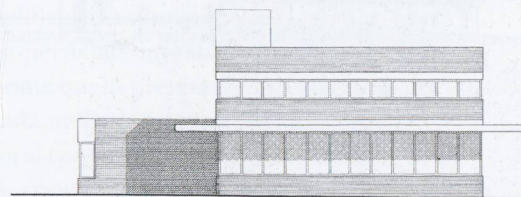
Foto Donato Di Blasi



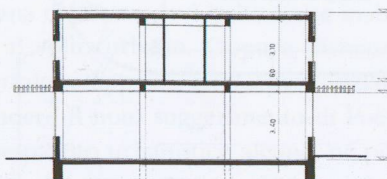
Prospetto



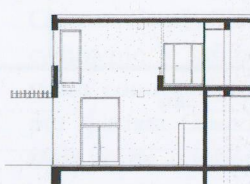
Prospetto nord



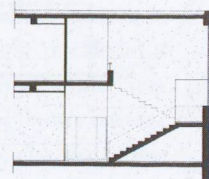
Prospetto sud



Sezione A-A

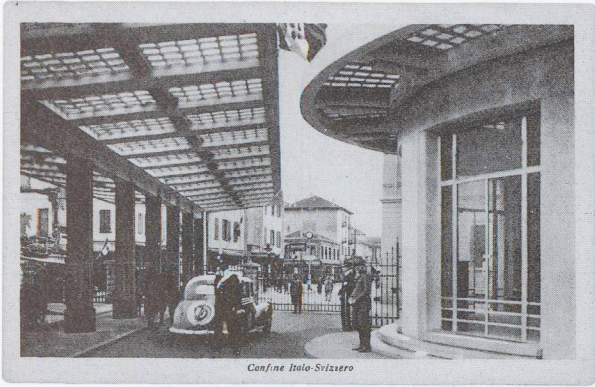


Sezione B-B



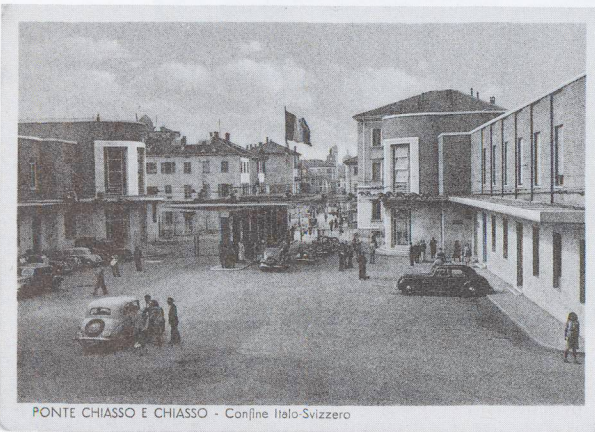
Sezione C-C

Fonte: archivio UTC Chiasso



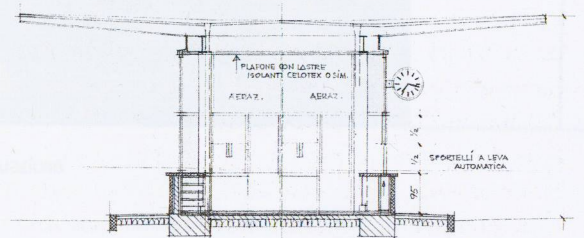
Cartolina del 1948

Fonte: archivio privato R. Bächtold, Chiasso



Cartolina anni '50

Fonte: archivio privato R. Bächtold, Chiasso



Progetto del fabbricato della dogana Svizzera di Chiasso-strada, febbraio 1950

Fonte: archivio UTC, Chiasso

