

espazium 

Der Verlag für Baukultur  
Les éditions pour la culture du bâti  
Edizioni per la cultura della costruzione

Con **TEC21**, **TRACÉS**, **Archi**  
e la piattaforma comune  
[www.espazium.ch](http://www.espazium.ch)  
creiamo uno spazio di  
riflessione sulla cultura  
della costruzione.

Dai progettisti per i progettisti!  
Spazio interdisciplinare,  
interculturale, specialistico,  
indipendente e critico.

**TEC21 TRACÉS archi**

# archi

5 2021 | 4 ottobre

- 2 EXPROMO a cura di Federica Botta
- 7 PARALLELI a cura di Gabriele Neri
- 9 RICERCA a cura di Graziella Zannone Milan
- 13 CULTURA DELLA COSTRUZIONE a cura di Mercedes Daguerre

## L'eredità dell'opera di Robert Maillart

a cura di Giulio Barazzetta e Gabriele Neri

- 19 **EDITORIALE *DIE GUTE FORM***  
Mercedes Daguerre
- 21 **UN INGEGNERE NELL'OLIMPO  
DEL MOVIMENTO MODERNO**  
Giulio Barazzetta, Gabriele Neri
- 27 **ROBERT MAILLART *HOMME À TOUT FAIRE*,  
AVVENTURIERO TRA CITTÀ E CAMPAGNA**  
Jacques Gubler
- 31 **PONTI SOSPESI, AL CONTRARIO**  
Tullia Iori, Eliana Alessandrelli
- 36 **PECULIARITÀ E IMPLICAZIONI SULLA SICUREZZA  
DELLE COSTRUZIONI IN CEMENTO ARMATO**  
Bernardino Chiaia, Gianfranco Piana
- 43 **DUE PONTI DI MAILLART NON REALIZZATI**  
Jürg Conzett
- 53 **COMUNICATI CAT** a cura di Loris Dellea
- 54 **COMUNICATI SIA** a cura di Sophie Depondt
- 58 **CONCORSI** a cura di Pablo Valsangiacomo
- 61 **LIBRI** a cura di Mercedes Daguerre

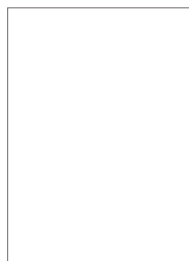
Nel prossimo numero:  
«Dal progetto al piano: i mandati di studio in parallelo (MPS)»

Dello stesso editore:



### TRACÉS n. 9/2021

Le temps, matière  
première de l'architecture  
[espazium.ch/fr](http://espazium.ch/fr)



### TEC21 n. XX

Titolo  
[espazium.ch/de](http://espazium.ch/de)

Titolo  
Testo  
[espazium.ch/it](http://espazium.ch/it)

In copertina:  
Foto [Marcelo Villada Ortiz](#)

# Die gute Form

## Mercedes Daguerra

Come migrano i modelli? Quali sono le dinamiche delle trame istituzionali, culturali e disciplinari che causano la loro circolazione? Quali le circostanze della loro produzione e applicazione a un nuovo contesto? Che ruolo svolgono pubblicazioni specializzate, mostre, convegni, viaggi e contatti personali? E, soprattutto, quale funzione assumono le immagini nella costruzione di figure paradigmatiche al limite dello stereotipo come nel caso di Robert Maillart (1872-1940) nella storiografia del «movimento moderno»?

Com'è noto, il tema è stato spesso affrontato in molti campi di studio, dalla storia dell'arte e dell'architettura fino al dibattito sulla costruzione sociale della tecnologia, ma, in questa occasione, riguarda un episodio particolare del rapporto tra l'ingegneria elvetica e quella italiana; una relazione che si delinea in un preciso circuito accademico e professionale dalla fine degli anni Venti al secondo dopoguerra italiano.

Partendo da due episodi significativi – l'esposizione *Robert Maillart: Engineer*, realizzata nel 1947 al MoMA di New York e la pubblicazione nel 1950 del libro *Switzerland Builds: Its Native and Modern Architecture*, del fotografo statunitense G.E. Kidder Smith – i curatori del numero indagano il tipo di narrazione visiva che ha contribuito a definire la genealogia critica dell'opera di Maillart, accuratamente costruita tramite le magnifiche fotografie dei suoi ponti e diventata progressivamente – specialmente nei testi di Sigfried Giedion, Max Bill e David Billington – espressione canonica del *Neues Bauen* in Svizzera. Maillart è dunque consacrato come esponente esemplare dei principi costruttivi fondativi di una nuova estetica; *ingegnere artista*, costruttore e progettista di ponti in cui l'intuizione prevale sul calcolo e il talento formale sulla teoria. Un *racconto* che evidenzia lo stretto legame tra fotografia, architettura/ingegneria e mass media che – secondo ricerche recenti – emergerebbe con la divulgazione dell'*International Style*.

Da diverse prospettive i contributi presentati registrano itinerari generati da rapporti accademici e contingenze professionali o produttive, e accennano a polemiche che riflettono conflitti corporativi e resistenze. Nel tentativo di tracciare i meccanismi di ricezione dell'opera di Maillart nella fase precedente alla sua scomparsa, Gubler si sofferma sul ruolo della «Schweizerische Bauzeitung» e si addentra nella vita straordinaria di questo *homme à tout faire* dalle tante identità, rivelando aspetti inediti dell'intreccio tra vicissitudini personali e professionali ancora tutte da saggiare per restituire singolarità all'«inafferrabilità» del personaggio.

Iori e Alessandrelli delineano invece la fortuna del ponte «tipo Maillart»: il ponte ad arco sottile e impalcato irrigidente che l'ingegnere bernese sperimenta in una serie di realizzazioni nel corso di un decennio (dal primo prototipo sul Fliengli-bach nel 1923 al ponte sul Töss del 1934). Questi esempi diventano un patrimonio materiale a cui attingono le ricerche di alcuni giovani ingegneri italiani che realizzano una decina di ponti con caratteristiche simili negli anni della ricostruzione.

Senza abbandonare il filo conduttore, Chiaia e Piana ci riportano al presente interrogandosi sulla possibilità di attualizzare il lascito di Maillart all'interno delle nuove sfide dell'ingegneria strutturale, approfondendo quindi le implicazioni sulla manutenzione e controllo della sicurezza in questo tipo di ponti (spesso colpiti dall'incuria, come nel caso del recente crollo del viadotto di Albiano Magra, in provincia di Massa Carrara, progettato nel 1949 dagli ingegneri Caré, Giannelli e Cerdini). Infine Conzett – in una *lectio magistralis* lucidamente strutturata – analizza due ponti non realizzati, progettati da Maillart nel corso degli anni Trenta.

Questi specifici sguardi trovano inoltre un ulteriore corollario nelle fotografie che illustrano le potenzialità del rapporto tra fotografia e ingegneria nella diffusione di alcuni *modelli* di riferimento che hanno segnato – in questo focus circoscritto – il periodo d'oro dell'ingegneria italiana del XX secolo. In questo modo *Archi* dimostra come la *buona forma* dei ponti di Maillart abbia lasciato un'impronta finora inesplorata, segnando una sequenza di esperienze strutturali che testimoniano come l'eredità costruttiva del celebre ingegnere elvetico sia stata in grado di nutrire anche la cultura progettuale del secondo Novecento nel territorio italiano.

«L'arco rigido, che non trovò più bella realizzazione che nel curvo ponte sullo Schwandbach, condusse a membri sottili come gusci d'uovo. Sfortunatamente nessuno dei suoi ultimi progetti, che prevedevano l'impiego dell'arco rigido, fu mai eseguito. Era la più audace delle sue strutture, la meno controllabile col calcolo, e la più opposta al gusto dominante».

Sigfried Giedion, 1941

## Die gute Form

Mercedes Daguerre

«Der versteifte Bogen, der nirgends schöner verwirklicht ist als in der gekurvten Schwandbach-Brücke, führte zu fast eierschalendünnen Gliedern. Leider wurde keines seiner späteren Projekte, die den versteiften Bogen vorsahen, ausgeführt. Es ist die kühnste seiner Konstruktionen, jene, die am wenigsten mittels Berechnung nachprüfbar ist und dem herrschenden Geschmack am stärksten widersprach».

Sigfried Giedion, 1941

Sigfried Giedion, Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition, Birkhäuser, Basel 1976 (1996), engl. Originalausgabe 1941

Auf welchen Wegen verbreiten sich Vorbilder? Welche Faktoren innerhalb der institutionellen, kulturellen oder fachlichen Sphäre geben den Anstoss zur Verbreitung dieser Vorbilder? Unter welchen Bedingungen werden sie schliesslich in ihrem neuen Kontext reproduziert und angewandt? Welche Rolle spielen Fachpublikationen, Ausstellungen, Tagungen, Reisen und persönliche Kontakte? Vor allem stellt sich die Frage, welche Rolle die Bilder in der Konstruktion einer paradigmatischen, ja fast schon an das Stereotype grenzenden Figur wie der von Robert Maillart (1872-1940) in der Geschichtsschreibung der Moderne spielen.

Viele Studienfächer wie die Kunst- und Architekturge-schichte haben sich bekanntlich bereits mit diesem Thema auseinandergesetzt, ebenso wurde es in manchen Debatten, zum Beispiel zur sozialen Konstruktion der Technologie, aufgegriffen. Im Fokus steht dieses Mal aber eine besondere Konstellation, nämlich die Beziehung zwischen der Schweizer und der italienischen Ingenieurskunst, die ab dem Ende der 1920er Jahre zu einem Austausch in akademischem und professionellem Umfeld führt und bis in die Nachkriegszeit reicht.

Ausgehend von zwei bedeutenden Ereignissen – der Ausstellung *Robert Maillart: Engineer*, die 1947 im MoMA in New York stattfand, und der Veröffentlichung des Buches *Switzerland Builds: Its Native and Modern Architecture* des

amerikanischen Fotografen G. E. Kidder Smith im Jahr 1950 – gehen die Kuratoren der vorliegenden Ausgabe der Entstehungsgeschichte des visuellen Narratives des Werkes Maillarts auf den Grund, das auf den grossartigen Fotografien seiner Brücken aufbaut und schliesslich – insbesondere in den Publikationen von Sigfried Giedion, Max Bill und David Billington – als Formenkanon des Neuen Bauens in der Schweiz etabliert wurde. Maillarts Werk wird so zum Inbegriff einer neuen Ästhetik des Ingenieurwesens, er selbst wird zum Künstler-Ingenieur, zum Erbauer neuer Brücken, bei denen die Intuition über die Berechnung und das Gespür für die Formensprache über die Theorie siegen. Dieses Narrativ belegt die enge Verbindung zwischen Fotografie, Architektur bzw. Ingenieurwesen und Massenmedien, die – jüngsten Studien zufolge – mit der Etablierung des International Style einherging.

Die Beiträge dieser Ausgabe zeichnen die unterschiedlichen Kanäle der Verbreitung der Maillartschen Vorbilder über universitäre und berufliche Verbindungen nach und weisen auf Polemiken hin, die Konflikten und Widerständen innerhalb der Branche entsprangen. Gubler versucht, die Mechanismen der Rezeption von Maillarts Werk in der Phase vor seinem Tod nachzuvollziehen und stützt sich dabei vor allem auf die Rolle der *Schweizerischen Bauzeitung*. Er taucht in das Leben dieses aussergewöhnlichen Multitalents der vielen Identitäten ein und deckt bisher ungeahnte Aspekte der Verflechtung persönlicher und beruflicher Wechselfälle mit dem Ziel auf, die so schwer fassbare Figur Maillarts zu greifen.

Iori und Alessandrelli schildern den Weg, den die Brücke des Typs «Maillart», der versteiften Stabbogenbrücke, nahm, die der Berner Ingenieur im Laufe eines Jahrzehnts mehrfach erprobte (der erste Prototyp war die Brücke über den Flienglibach 1923, bis hin zur Brücke über die Töss 1934). Diese Konstruktionen wurden zu Vorbildern und Quellen der Inspiration für die Forschungen einiger junger italienischer Ingenieure, die in den Nachkriegsjahren etwa ein Dutzend Brücken mit ähnlichen Charakteristiken errichteten.

Mit dem Beitrag von Chiaia und Piana machen wir einen Sprung in die Gegenwart. Die Autoren loten die Möglichkeiten aus, das Erbe Maillarts unter Berücksichtigung der aktuellen Normen zu ertüchtigen, und beschäftigen sich mit den Herausforderungen, die sich daraus für Instandhaltung und Kontrolle dieses Brückentyps ergeben (Massnahmen, die allzu oft vernachlässigt werden, wie der noch nicht lang zurückliegende Einsturz der Überführung von Albiano Magra in der Provinz Massa-Carrara, entworfen 1949 von den Ingenieuren Caré, Giannelli und Ceradini, zeigt). Conzett schlussendlich analysiert – in einer klar strukturierten Lectio magistralis – zwei nicht realisierte Brücken, die Maillart in den 1930er Jahren entwarf.

All diese Beiträge mit unterschiedlichem Fokus werden durch Fotografien ergänzt, die verdeutlichen, welches Potenzial in der Beziehung zwischen Fotografie und Ingenieurbauten steckt und wie es zur Verbreitung einiger Referenzobjekte beitrug, die das goldene Zeitalter des italienischen Ingenieurwesens des 20. Jahrhunderts nachhaltig prägten.

Archi zeigt damit auf, wie die gute Form der Brücken von Maillart bisher noch kaum erforschte Spuren hinterlassen hat und eine Reihe von Ingenieurbauten prägte, die davon zeugen, wie in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das bauliche Erbe des berühmten Schweizer Ingenieurs die italienische Baukultur beeinflusste.



1. Robert Maillart e Mirko Roš a Valtschielbach, s.d., in David P. Billington, *Robert Maillart Builder, Designer and Artist*, Cambridge University Press, New York 1997, p.131. Fonte Madame M.-C. Blumer-Maillart / VERIFICARE

# Un ingegnere nell'Olimpo del movimento moderno

**Giulio Barazzetta\*, Gabriele Neri**

\*Architetto, professore di Composizione architettonica e urbana POLIMI

La figura di Robert Maillart è parte inseparabile della mitografia del moderno, e come tale imbrigliata in un Olimpo storiografico e iconografico difficile da smuovere e aggiornare. Mentre, quasi un secolo fa, Le Corbusier in *Vers une architecture* definiva gli ingegneri «sani e virili, attivi e utili, morali e gioiosi», e paesi come l'Italia e la Spagna celebravano i razionalissimi virtuosismi (quasi un ossimoro) di Pier Luigi Nervi ed Eduardo Torroja, anche la Svizzera scopriva – grazie alla penna dello storico e critico praghese Sigfried Giedion – di avere un araldo del Moderno non tra gli architetti, ma tra gli inventori e costruttori di quelle infrastrutture che permettevano di collegare la complessa orografia del paese.

Fu infatti Giedion tra i primi a parlare dei ponti di Maillart, inserendoli nella genealogia dell'architettura moderna già negli anni Trenta: «...disegnava i suoi ponti in un'unica curva su un pezzo di carta mentre era in viaggio dal suo ufficio di Zurigo al suo ufficio di Berna. I calcoli dello specialista sarebbero stati un'insufficiente guida per nuove soluzioni in cui l'invenzione, nel senso più completo della parola, svolge un ruolo più decisivo del calcolo...». La consacrazione di Maillart avvenne qualche anno dopo, grazie alla potenza mediatica statunitense, con l'importante ruolo attribuito ai suoi ponti nel volume *Space Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*, pubblicato da Harvard University Press nel 1941, frutto delle Charles Eliot Norton Lectures da lui tenute ad Harvard nel 1938-1939.

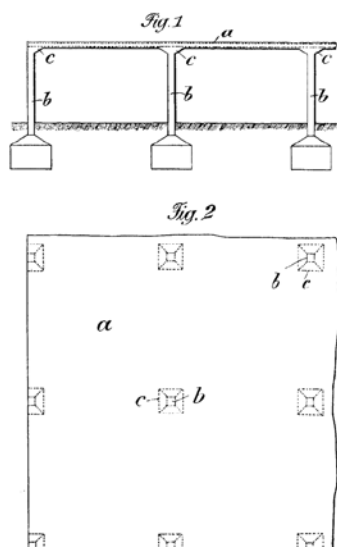
Eretta una simile rampa di lancio storiografica, il resto venne di conseguenza. In rapida successione giungeranno la mostra monografica del 1947 al MoMA di New York (*Robert Maillart: Engineer*) con le scenografiche fotografie – stampate in grande formato nelle sale museo – dei suoi ponti, offrendo a un pubblico sempre più allargato un'immagine innovativa del paesaggio e della cultura materiale della Svizzera.

Anche la patria di Maillart seguirà a celebrarlo. Nel 1949 il poliedrico conazionale Max Bill pubblica a Zurigo una significativa monografia in cui sottolinea la molteplice natura del suo contributo alla costruzione moderna, rappresentato dalle «Opere dell'Arte» dei ponti su un sottofondo – anch'esso rilevante – di costruzioni civili sperimentali. I pannelli della mostra *Die gute Form* promossa dal Werkbund svizzero, aperta al pubblico a Basilea nel maggio dello stesso 1949, riaffermano invece il carattere paradigmatico del lavoro di Maillart non solo nel quadro internazionale del *Neues Bauen*, ma ora anche come *gute Form*.

Nel 1950 sarà lo scrittore e fotografo americano George Everard Kidder Smith (1913-1997) a dedicare grande attenzione all'ingegnere elvetico, nel noto volu-



Maillart &amp; Cie.

Patent Nr. 46928  
1 Blatt

273

me *Switzerland Builds*. Il suo testo commenta: «...divenne presto evidente agli svizzeri che la loro dotazione naturale unica – un paesaggio incomparabile – richiedeva un'architettura progettata con un po' della chiarezza e dell'idoneità dell'ambiente [...] Questa liberazione dalle linee dure e senza compromessi cominciò ad essere evidente alla fine degli anni '30, specialmente nelle strutture erette all'epoca dell'Esposizione Nazionale di Zurigo nel 1939. Il nuovo padiglione permanente all'esterno della fiera e gli splendidi edifici temporanei all'interno sono stati molto efficaci nel vendere l'architettura moderna al pubblico, specialmente agli stessi svizzeri, che tornarono con le loro impressioni negli angoli più remoti del paese». E così potremmo continuare fino alle più recenti pubblicazioni di David P. Billington, che hanno in qualche modo completato la «canonizzazione» di Maillart.

Chiunque (non solo di nazionalità svizzera) conosca il lavoro di Maillart è passato, più o meno inconsapevolmente, attraverso queste parole e quelle immagini, assimilando e portando avanti una simile costruzione storiografica. Ma allora, come andare oltre a tale raffigurazione, perfetta ma anche, dopo tanti anni, bisognosa di un aggiornamento? Negli ultimi trent'anni, diversi approfondimenti hanno reso più sfaccettata e complessa l'opera di Maillart, dedicandosi a investigare da vicino non solo le icone più note, ma anche l'estesa serie di altre strutture, così come studiando a fondo

tematiche originali e connettendole con la più vasta *construction historye* non solo. Molto però c'è ancora da dire.

Sulla scia di questa evoluzione di un'immagine congelata di Maillart (o per meglio dire: inseguendo una diversificazione dei punti di vista opposta alla sola e unica spiegazione teleologica della storia del costruire), in questo numero abbiamo così cercato di mettere insieme prospettive differenti – attraverso competenze eterogenee – utili a raccontare l'opera del grande ingegnere da una prospettiva contemporanea.

Ognuno dei saggi qui contenuti ha infatti scelto un'angolazione diversa, capace di produrre allargamenti di visuale e soprattutto di utilizzare il tema specifico come *case study* utile ad approcciare ulteriori argomenti. Esplorando la diffusione e le declinazioni italiane del ponte «tipo Maillart», Tullia Iori ed Eliana Alessandrelli giungono ad esempio a illustrare un panorama ben più vasto della singola performance strutturale, facendoci ragionare sulle dinamiche economiche, scientifiche, estetiche e pure sociali da cui dipende il disegno delle infrastrutture (e quindi del paesaggio). Bernardino Chiaia e Gianfranco Piana fanno invece slittare ai nostri giorni il punto di vista, usando il caso del viadotto di Albiano Magra, crollato nell'aprile 2020, per parlare di manutenzione e monitoraggio. Facendo seguito al testo elaborato per *Archi* sul numero 5/2019 dedicato a Sil-

1. Per gentile concessione dell'Archivio Immagini della ETH di Zurigo Hs\_1085-1938-39-1-15  
Titolo: Erbaut 1938, Bh.: Schweiz. Landesausstellung 1939  
H. Leuzinger, Ausführung: Prader & Cie. AG, Zürich, wurde  
Ausstellung zerstört. Data: 1938-1939 Fotografo: sconosciuto

2-3. cfr. libro punto franco

4.

5.

6.

Hs\_1085-1933-02-002

Rüggisberg, Bau der Schwandbachbrücke, Montage des Lehrgerüsts

Hs\_1085-1933-2

Rüggisberg, Bau der Schwandbachbrücke, Fertigstellungsarbeiten

Hs\_1085-1933-2-1

Rüggisberg, Bau der Schwandbachbrücke, Montage des Lehrgerüsts

Hs\_1085-1933-2-30

Rüggisberg, Bau der Schwandbachbrücke, Demontage des Lehrgerüsts

Hs\_1085-1933-2-33

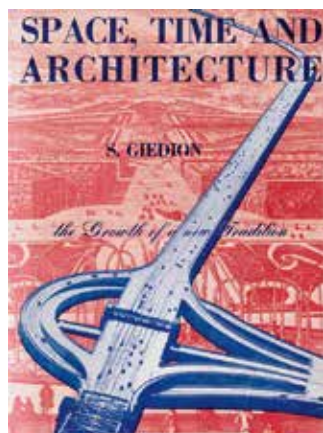
Rüggisberg, Bau der Schwandbachbrücke, Abbau des Lehrgerüsts

Hs\_1085-1933-2-8

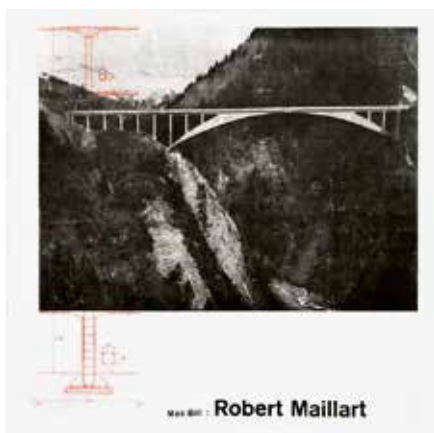
Rüggisberg, Bau der Schwandbachbrücke, Schalung der Fahrbahnen  
der beidseitigen Kämpfer

Hs\_1085-1933-2-10

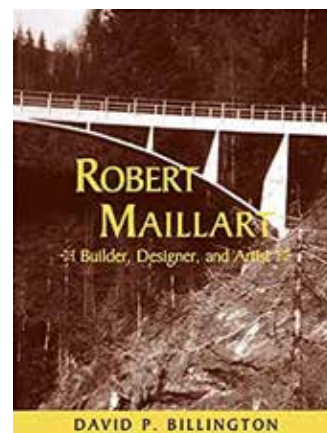
Schwandbachbrücke, Schwarzenberg: Brückenkonstruktion



4



5



6

vano Zorzi, Jürg Conzett ha invece offerto il punto di vista del progettista per analizzare in maniera meticolosa e originale due progetti irrealizzati di Maillart, facendoci comprendere il fascino dell'opera incompiuta così come la densità di informazioni nascoste in essa contenute. Infine, o meglio all'inizio di questo numero, il testo di Jacques Gubler è poi un esempio di alto funambolismo storiografico, capace di prendere l'immagine «canonica» di Maillart e rifletterla, come in un caleidoscopio, per mostrarne plurime e anche inedite sfaccettature: dalla costruzione della sua fama mediatica alla ricezione critica avvenuta prima della sua morte, dalla sua peculiare biografia all'influenza internazionale delle sue invenzioni, fino a suggerirci una serie di questioni aperte che ci spronano a continuare a interrogarci sull'opera del grande ingegnere. Come a dire: attenzione a non fissarsi troppo su quanto vediamo: le immagini non sono entità fisse, ma piuttosto costruzioni cangianti, effimere, da verificare e aggiornare di continuo.

#### Note

1. Sigfried Giedion, *Nouveaux Ponts de Maillart*, «Cahiers d'Art», vol. IX, 1934, 1-4.
2. Sigfried Giedion, *Space Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*, Harvard University Press, Harvard 1941.
3. Max Bill, *Robert Maillart*, Verlag für Architektur, Erlenbach-Zürich 1949.
4. Max Bill's view of things, *Die gute Form: an exhibition 1949*, Lars Müller Publishers, Zürich 2015.
5. George E. Kidder Smith, *Switzerland Builds*, Architectural Press and Albert Bonnier, New York 1950.
6. *Ibidem*, p. 83 (traduzione degli autori).
7. David P. Billington, *Robert Maillart: l'arte nelle opere di ingegneria*, «Rivista tecnica», vol. 76, 1985, 12, pp. 41-54; Id., *Robert Maillart and the Art of Reinforced Concrete*, The Architectural History Foundation, New York 1990; Id., *Robert Maillart: Builder, Designer, and Artist*, Cambridge University Press, Cambridge 2008.
8. Si vedano ad esempio: Anna Maria Zorgno, *Les métaphores du béton armé*, «Cahiers de la recherche architecturale», 29, 1992, pp. 67-80; Philippe Mivelaz, *Robert Maillart et l'intervention de la dalle-champignon: monolithisme du béton*

#### Un ingegnere nell'Olimpo del movimento moderno

La figura di Robert Maillart è parte inseparabile della mitografia del moderno, e come tale imbrigliata in un Olimpo storiografico e iconografico difficile da aggiornare. Come andare oltre a tale raffigurazione, perfetta ma anche, dopo tanti anni, bisognosa di un aggiornamento? Sulla scia degli studi che negli ultimi trent'anni hanno approfondito lati particolari dell'opera di Maillart, in questo numero i curatori hanno cercato di mettere insieme prospettive eterogenee. Esplorando le declinazioni italiane del ponte «tipo Maillart», Tullia Iori ed Eliana Alessandrelli illustrano un panorama ben più vasto della singola performance strutturale. Bernardino Chiaia e Gianfranco Piana fanno slittare ai nostri giorni il punto di vista, usando il viadotto di Albiano Magra, crollato nell'aprile 2020, per parlare di manutenzione e monitoraggio. Jürg Conzett ha invece analizzato in maniera originale due progetti irrealizzati di Maillart. Infine, il testo di Jacques Gubler è un esempio di alto funambolismo storiografico, capace di prendere l'immagine «canonica» di Maillart e rifletterla, come in un caleidoscopio, per mostrarne plurime e anche inedite sfaccettature.

*armé et disparition de l'«éléments d'architecture»*, «Matières», vol. 6, 2003, pp. 56-67; Olga Kirikova, *Robert Maillart in St. Petersburg*, «Werk, Bauen + Wohnen», 4, 2005, pp. 70-72; Denis Zastavni, *Robert Maillart's Innovative Use of Concrete*, «Docomomo Journal», 45, 2011, pp. 12-21. Tra gli studi più recenti si segnala: *Punto Franco. Chiasso 1920-2020*, Tarmac, Mendrisio 2020.

9. Jürg Conzett, *Alla ricerca di un'interpretazione. Il progetto del ponte Guayllabamba di Silvano Zorzi*, «Archi», 5, ottobre 2019, pp. 23-34.





9<sup>T</sup>10



11



12

Tra i segreti del successo internazionale dei ponti di Robert Maillart c'è di certo l'abile occhio fotografico che fin dagli anni Trenta ne ha saputo valorizzare le peculiari caratteristiche. Come per una rilevante parte della fotografia dell'ingegneria, molte di quelle immagini giocano sull'accentuazione dei contrasti: geometrici (la netta orizzontalità dell'infrastruttura rispetto alla verticalità degli alberi), cromatici (il bianco del cemento sul nero del bosco o dell'acqua), dimensionali (il gesto unico e slanciato capace di colmare il vuoto dell'avvallamento) e materici (l'opera dell'uomo contrapposta alla natura). E poi la linea sinuosa degli archi – o dell'impalcato – che contraddicendo l'ortogonalità della tecnica industriale entra in risonanza con il contesto. Si trova tutto ciò, ad esempio, sulla copertina dell'edizione della monografia curata da Max Bill. La veduta notturna della Zementhalle del 1938, invece, aggiunge a questi ingredienti un'aura di monumentalità e drammatizzazione, giocando sul contrasto tra luce e buio. La potenza di tali immagini fu sfruttata al Museum of Modern Art di New York, nella celebre mostra del 1947, con gigantografie che permettevano al visitatore di «entrare» in questo inedito paesaggio svizzero.

Accanto alle fotografie dell'opera finita, sono da notare anche le riprese di cantiere, nelle quali il conflitto tra scienza e natura sembra ridursi, così come quello tra la modernità dell'ingegneria novecentesca e una tradizione più antica. Le centine in legno, erette con precisione millimetrica immaginando la sagoma del ponte e preparando il getto del calcestruzzo, svelano l'origine artigianale del manufatto, il suo lato «umano» – a misura d'uomo – e anche una connessione inaspettata, a cose fatte, tra una nuova tecnica (il cemento armato) e la secolare *Baukunst* elvetica. Anche per questo le fotografie dei ponti di Maillart possono essere annoverate tra le icone del Moderno tra le due guerre.

E oggi? Gli approcci possono essere diversi, a seconda, ad esempio, della distanza e delle tecniche utilizzate.

In queste pagine, il fotografo Marcelo Villada ha ad esempio esplorato sia la prospettiva aerea permessa dal drone, librando la camera nel cielo per una vista zenitale, sia uno sguardo ravvicinato, alla ricerca di un contatto più concreto con l'opera. Nel primo caso, la deformazione dell'angolo di visuale produce una particolare accentuazione della sintesi geometrica già individuata nelle fotografie storiche, seppur sottraendosi alla scala del paesaggio e indulgiando invece sul contesto più prossimo – il mare di alberi su cui il ponte sembra adagiarsi – dell'infrastruttura. Nel secondo caso (lo si trova a pagina 51), l'aura mitica dell'opera perfetta sembra lasciare spazio a una più empatica ammirazione del trascorrere del tempo su opere umane e come tali soggette a una trasformazione, per non dire un invecchiamento. La distanza ravvicinata, ben diversa dal distacco scenografico, mostra la vegetazione che si fa strada, il progressivo degrado del materiale, il colore che cambia. Emerge una modernità non più astratta, ormai indissolubile dal contesto circostante, mentre nella nostra mente i nuovi sguardi si sovrappongono, mischiandosi, a quelli del passato.



13



Teresa  
richiedi  
questa al  
MOMA

14