

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 48 (1997)

Heft: 1: Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia

Artikel: Il Ticino e la ferrovia

Autor: Giacomazzi, Fabio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-394074>

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: 05.01.2025

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

Il Ticino e la ferrovia¹

Dal Ticino rurale al Ticino «ferroviario»

L'allacciamento del Ticino alla rete ferroviaria europea nel 1882 fu all'origine di una rapida e profonda trasformazione dell'assetto territoriale – demografico, economico e insediativo – di un Cantone che faticava ad uscire dalle ristrettezze di un'economia agricola arretrata e dalle carenze infrastrutturali in tutti i campi: scuole, vie di comunicazione, industrie, servizi finanziari². L'emigrazione, dapprima quella stagionale, in seguito – verso la metà dell'ottocento – quella definitiva oltremare, rappresentava per molti l'unica possibilità di sopravvivenza.

L'assetto territoriale-insediativo era caratterizzato da una molteplicità di piccole comunità locali praticamente autoctone, chiuse in sé stesse e con scarse relazioni reciproche. Anche i centri più importanti erano delle piccole-medie borgate, con una popolazione di poco superiore a quella dei villaggi rurali delle valli e delle campagne circostanti³.

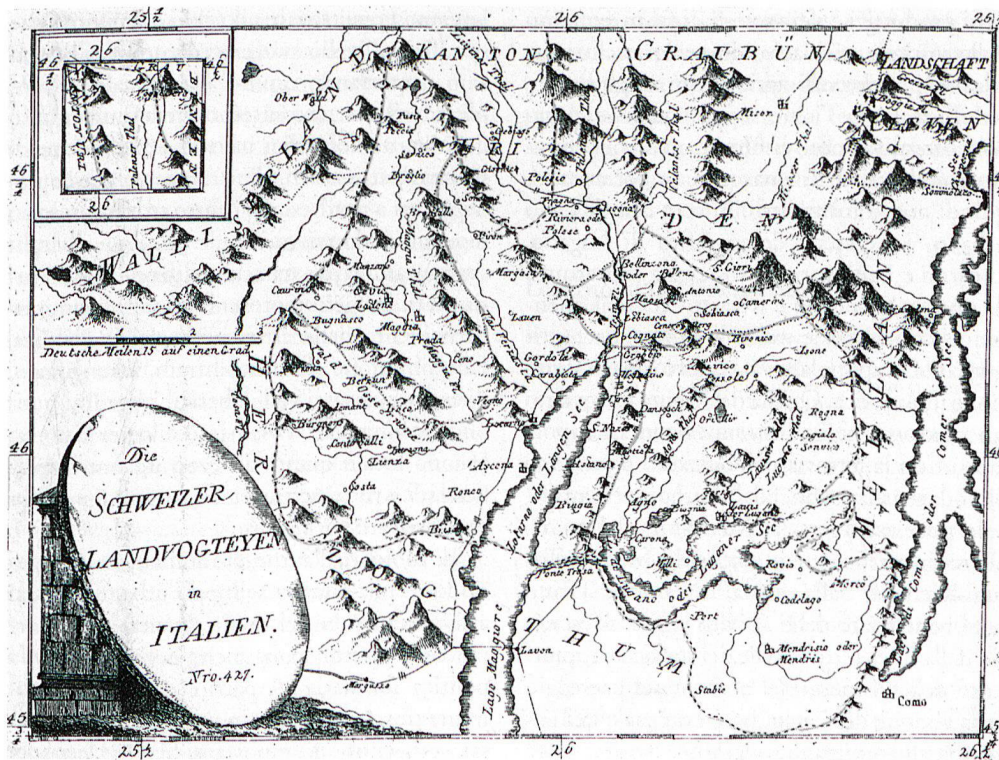
La ferrovia ebbe anzitutto l'effetto di introdurre dei rapporti maggiormente gerarchici fra

i principali centri, posti sulla linea e soprattutto sui punti nodali della rete ferroviaria: alcune borgate acquistarono importanza, crebbero, svilupparono nuove attività economiche, mentre lo spopolamento delle valli e delle zone rurali continuò il suo corso. Dal Ticino dei «circoli», con la ferrovia si passò al Ticino delle «tre capitali»: Lugano, Locarno, Bellinzona⁴.

A dire il vero, anche altri centri furono beneficiati dalla ferrovia: Airole, Faido, Biasca, Giubiasco, Mendrisio, Chiasso. Ma soltanto nei tre centri principali lo sviluppo territoriale ed urbano assunse dimensioni e connotazioni di un certo rilievo dal profilo urbanistico e socio-economico. A Lugano, Locarno e Bellinzona, per la prima volta nel Cantone Ticino, importanti settori del territorio comunale, quelli maggiormente interessati allo sviluppo edilizio del periodo a cavallo fra l'ottocento e il novecento, furono dotati di un piano regolatore. Le trasformazioni e le espansioni urbane che conobbero i tre borghi sono quindi il risultato di una consapevole politica di intervento dell'autorità municipale, intesa a gestire e indirizzare lo sviluppo territoriale e insediativo alla



2 Manifesto della «Gotthard-bahn» del 1902. – La rete ferroviaria europea è impersonata da una figura femminile che, abbracciando la Germania e la Francia e poggiando i piedi sui laghi di Lugano, Locarno e Como, unisce il Nord al Sud.



1 Carta topografica del '700 dei baliaggi svizzeri in Italia (Archivio cantonale, Bellinzona). – La rete dei sentieri e delle mulattiere si estende in modo omogeneo su tutto il territorio, senza presentare gerarchie particolari. I nomi delle località sono indicati senza differenziazioni d'importanza.

luce di precise intenzioni pianificatorie e urbanistiche e mediante concreti strumenti di controllo. A Locarno e a Lugano fu il turismo – facilitato dai nuovi collegamenti ferroviari – a dare l'impronta ai nuovi spazi e alle nuove strutture urbane. Attirati dal paesaggio lacustre e dalla dolcezza del clima i facoltosi turisti giungevano soprattutto dal nord e permisero ai due centri di entrare in una rete di relazioni internazionali, che per diversi decenni diedero il tono alla vita sociale e determinarono l'immagine urbana. A Bellinzona lo sviluppo urbano di fine ottocento è legato direttamente, oltre che al ruolo di capitale stabile, assunto nel 1879, al fatto di essere il principale nodo ferroviario della Gotthardbahn a sud delle Alpi, con la presenza quindi di una stazione importante, di numerosi servizi tecnici e amministrativi e soprattutto dell'officina di manutenzione e riparazione.

Sull'onda delle trasformazioni economiche, nei tre centri si verificò una profonda mutazione dell'assetto sociale. Alle antiche famiglie patrizie, che fondavano il loro benessere sulle rendite fondiari, subentrarono nella conduzione politica e sociale delle città, nuovi ceti – industriali, commercianti, albergatori, funzionari, liberi professionisti – appartenenti a famiglie provenienti dalle valli e dalle campagne o addirittura provenienti da fuori Cantone (non pochi furono gli svizzero-tedeschi).

Lo sviluppo economico che il Cantone Ticino indubbiamente conobbe con l'arrivo della ferrovia non risponde comunque al modello classico del processo d'industrializzazione. In base a tale schema, lo sviluppo economico avvenne a seguito della razionalizzazione dei processi produttivi e dei metodi di finanziamento delle imprese, richiamando verso i centri urbani le popolazioni agricole in soprannumero⁵. In realtà in Ticino, a parte qualche sporadica iniziativa, non vi furono mai concentrazioni industriali di una certa importanza⁶ e quindi non si formò mai un vero ceto operaio urbano. La crescita demografica di Lugano, Locarno e Bellinzona fu sostenuta soprattutto da immigrati italiani e svizzero-tedeschi, mentre nel contempo le valli e le campagne continuavano a spopolarsi a seguito dell'emigrazione in America. Quella del Ticino ferroviario fu piuttosto un'industrializzazione «importata». Con la ferrovia del Gottardo il processo di industrializzazione dall'Europa settentrionale poté estendersi al Meridione del continente, in particolare al triangolo Milano–Torino–Genova. Sulla strada, il Cantone Ticino poté beneficiare delle attività legate all'esercizio della linea ferroviaria e del traffico e soprattutto della scoperta del clima e del paesaggio della regione dei Laghi, base essenziale dell'industria alberghiera di soggiorno.

Lugano: il quartiere del Cassarate

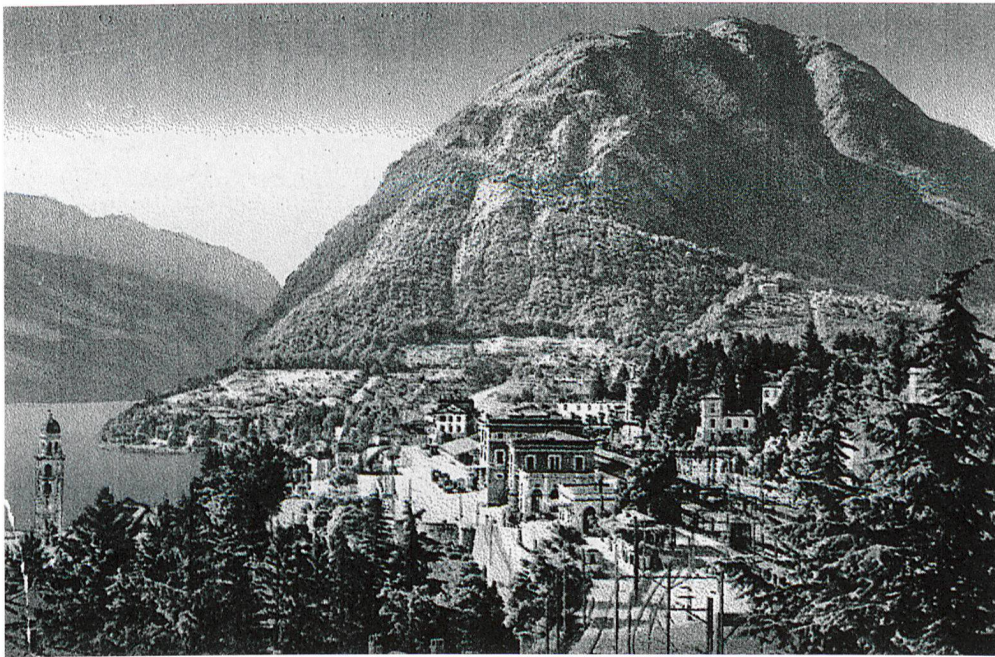
La zona compresa fra il centro storico e il fiume Cassarate (che per comodità chiameremo «quartiere del Cassarate») è quella che ha accolto gli elementi più significativi per lo sviluppo urbano di Lugano a cavallo tra ottocento e novecento.

Nel 1849 esistevano soltanto prati e campi e alcune masserie: l'area era attraversata da due strade circolari, una in direzione di Trevano, l'altra in direzione di Castagnola; vi era anche una minima rete di strade agricole, attraverso le quali si accedeva al cimitero. Parallelamente alla strada circolare per Trevano scorreva la roggia del Cassarate, che alimentava alcuni mulini⁷.

La festa federale di tiro del 1883, che poté tenersi a Lugano grazie all'apertura l'anno prima della ferrovia del Gottardo, fu l'occasione per una sistemazione delle strade principali all'esterno del borgo e soprattutto per una migrazione dell'accesso alla piana del Cassarate, aprendola allo sviluppo edilizio. All'interno dei grandi fondi agricoli adiacenti negli anni successivi si sviluppò una rete sempre più fitta di strade di servizio. Gli spazi insediativi così creati accolsero i nuovi bisogni, pubblici e privati, di una società in fase di profondi cambiamenti. Dalla frequentazione dei circoli liberali europei, che a Lugano attorno alla metà del secolo avevano trovato asilo, i nuovi ceti dirigenti acquisirono lo spirito, la cultura e i contatti adatti ad affrontare le opportunità che l'internazionalizzazione delle relazioni sociali ed economiche offriva alla città.

Fu soprattutto nel campo del turismo che Lugano seppe trovare un ruolo e un'immagine specifici, a livello svizzero ed europeo. Il turismo, apportando capitali e personalità e ampliando il mercato interno diede un impulso decisivo a molteplici attività economiche di servizio e artigianali, che proprio nelle aree pianeggianti a nord-est del centro trovarono spazi insediativi idonei, mentre le ville e gli alberghi si orientarono più verso la collina e il lago; il turismo fu anche il motore di un rapido ammodernamento delle attrezzature urbane: il gas, l'illuminazione elettrica, il tram, il lungolago, il teatro-kursaal, i viali alberati, i giardini pubblici, le funicolari. Fosse stato solo per la popolazione locale queste attrezzature non sarebbero state tutte necessarie, o comunque sarebbero arrivate più tardi⁸.

Il ruolo dell'autorità municipale nel periodo di più intenso sviluppo urbano fu assai attivo, non solo nel dotare la città di importanti attrezzature, ma anche nel campo della politica fondiaria. A partire dal 1896 il comune riuscì ad entrare in possesso, a prezzi assai vantaggiosi, di importanti beni ecclesiastici



4 Mappa del Comune di Lugano, aggiornata al 1908 (Ufficio tecnico comunale, Lugano). – La rete delle nuove strade di urbanizzazione è concepita come una maglia ortogonale, che tuttavia deve fare i conti con l'andamento irregolare delle strade esistenti, dei corsi d'acqua e dei confini fondiari. I poli del nuovo sviluppo urbano all'esterno del borgo vecchio sono a nord l'Ospedale e a est il Palazzo degli Studi.

situati proprio laddove poco tempo dopo si sarebbe indirizzata l'espansione degli insediamenti. Con la realizzazione su alcuni di questi terreni di importanti attrezzature pubbliche (il pretorio, il teatro-kursaal, il palazzo cantonale degli studi, l'asilo infantile, l'ospedale civico, la casa per anziani, mentre alcune cospicue aree erano riservate a giardini pubblici), il comune ebbe un doppio beneficio: da un lato liberò il centro da presenze divenute ormai troppo ingombranti e limitative per il suo rinnovamento urbanistico e architettonico; d'altro canto creò dei poli di attrattività per lo sviluppo insediativo dei quartieri esterni in corrispondenza dei terreni di sua proprietà. La vendita di questi ai privati a prezzi moltiplicati assicurò al comune importanti entrate per finanziare i lavori pubblici necessari al rinnovamento urbano.

Dal profilo morfologico appare una struttura in cui, a partire dai principali assi stradali di collegamento, di origine antica, allargati e regolarizzati, si sviluppano diversi reticolati stradali a scacchiera. L'impostazione ortogonale e regolare di questi reticolati rimase tuttavia frequentemente interrotta dagli andamenti obliqui di elementi territoriali preesistenti (vecchi tracciati stradali, confini fondiari, il fiume, il piede della collina, il tessuto irregolare del centro storico), rispettivamente da altri reticolati stradali posti obliquamente in quanto sviluppatasi a partire da altri tracciati. Il tentativo di regolarizzare e ortogonalizzare le numerose preesistenze fisiche e fondiarie si legge chiaramente nell'impianto generale, che tuttavia finisce per dare un'immagine frammentata e con un disegno geometrico assai approssimativo.

Alla fine del processo di urbanizzazione, attorno al 1918, il quartiere preso in esame pre-

sentava un assetto insediativo assai diversificato e con un'alta densità edificatoria. La localizzazione degli edifici pubblici non risponde ad un disegno distributivo. Una logica distributiva si intravede nella localizzazione dei palazzi urbani borghesi e delle ville, che sorsero soprattutto lungo gli assi stradali principali e più rappresentativi. Vicino a questi, ma accessibili tramite le sobrie strade interne di servizio, sorsero invece gli edifici abitativi più modesti, le officine artigianali, i capannoni, i depositi.

La vicinanza fra funzioni diverse e fra diverse categorie di abitazioni rispecchia il volto di una società composta, ma non lacerata. Lo sviluppo industriale europeo, e germanico in particolare, a Lugano è stato vissuto a distanza, e la tutto sommato tranquilla comunità locale, pur beneficiando, grazie alla ferrovia e al turismo, dei vantaggi indotti della rivoluzione industriale, rimase risparmiata dai momenti più sconvolgenti e conflittuali dell'epoca.

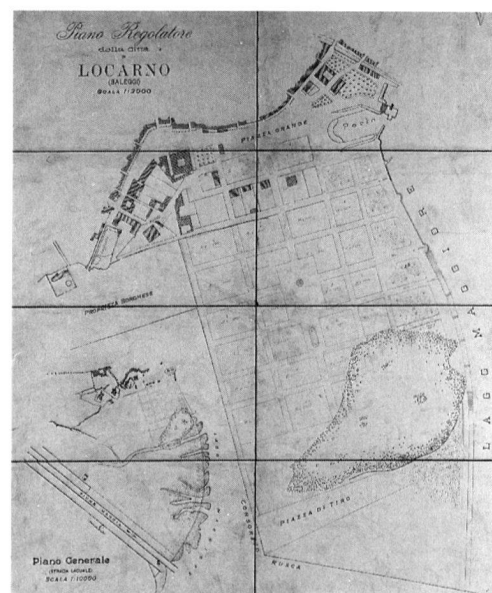
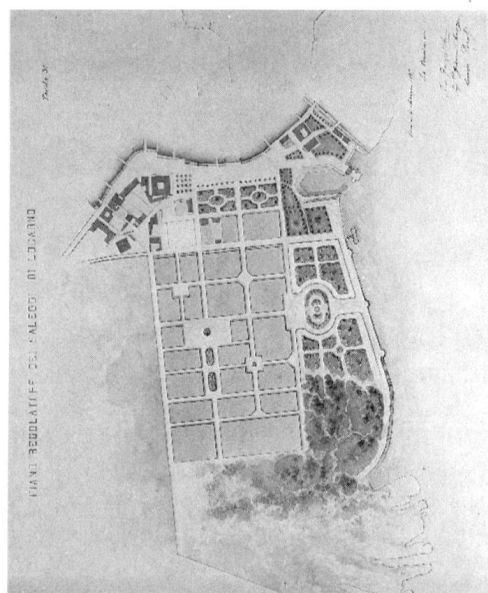
Locarno: il Quartiere Nuovo

Il Quartiere Nuovo è senza dubbio l'esempio più rappresentativo ed emblematico dell'urbanistica ottocentesca in Ticino. Si tratta in effetti di un reticolo stradale perfettamente ortogonale, tracciato in base al piano regolatore del 1898 sui circa 32 ettari di terreno che nel 1896 il comune acquistò dalla corporazione borghese, e comprendente anche la trama stradale realizzata tra il 1894 e il 1896 nei cosiddetti prati Boletti, a sud di Piazza Verbano (oggi Largo Zorzi)⁹.

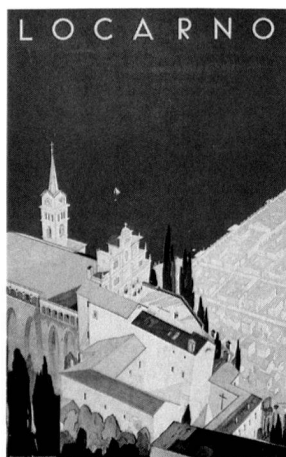
La realizzazione del Quartiere Nuovo, il cui impianto geometrico ortogonale fu anticipato dalla sistemazione urbanistica fra Piazza

3 L'assenza di un rapporto visivo tra la città e la sua stazione è sempre stato un punto irrisolto nella morfologia urbana di Lugano. Nella cartolina d'inizio secolo (Edizioni Photoglob, Zurigo) il problema è superato raffigurando la stazione sullo sfondo dei principali segni di riconoscimento della città: il campanile della Cattedrale di San Lorenzo, il Monte San Salvatore e il Lago.

5 Piano regolatore del Quartiere Nuovo di Locarno. – A sinistra la bozza del 1897 che presenta una grande varietà di piazze e ampi giardini pubblici verso il Lago (Ufficio tecnico comunale, Locarno). A destra la versione più sobria e schematica, approvata nel 1898 dall'Assemblea comunale (Archivio cantonale, Bellinzona).



6 Il rapporto dialettico tra la Città Vecchia e il Quartiere Nuovo, che caratterizza la morfologia urbana di Locarno, viene espresso ed evidenziato dall'inusitata prospettiva del manifesto di Daniele Buzzi del 1944 (Plakatsammlung, Museum für Gestaltung, Zurigo). La tradizionale veduta sul Santuario della Madonna del Sasso è proposta sullo sfondo di un'improbabile rappresentazione dell'ortogonalità e della geometria formata dalla scacchiera del Quartiere Nuovo. Non può mancare, quale segno di riferimento ed elemento unificante, lo specchio del Lago Maggiore.



Grande e il porto dopo il 1868 e dall'urbanizzazione dei prati Boletti, può essere considerata un'opera di «colonizzazione», resa possibile dai lavori di arginatura della Maggia, avviati nel 1890. Questi lavori permisero di destinare ad utilizzi duraturi le vaste aree paludose, con boschi, pascoli e terreni incolti, immediatamente a sud del borgo e fino ad allora esposte alle periodiche piene del fiume. L'analogia con la «limitatio» romana, oppure con le città coloniali americane non si limita unicamente al disegno dell'impianto, caratterizzato dalla disposizione seriale aperta di un elemento base formato dall'isolato rettangolare, ma è plausibile anche per le condizioni ambientali in cui il processo di urbanizzazione è stato attuato.

Dall'edificazione delle aree a ridosso del porto l'autorità comunale si aspettava un rilancio commerciale, legato soprattutto ai traffici lacustri. Si sperava così di uscire da un secolare stato di emarginazione e declino, dovuto alla posizione discosta rispetto alle principali vie di comunicazione, alle condizioni ambientali sfavorevoli dell'immediato contesto territoriale e all'immobilismo sociale e culturale imposto dalle potenti corporazioni locali.

In realtà gli impulsi per un profondo cambiamento vennero dalla ferrovia (1874) anziché dalla navigazione sul Lago Maggiore e lo sviluppo di Locarno a cavallo fra ottocento e novecento fu legato all'industria alberghiera anziché al traffico e ai commerci. Il clima favorevole e la bellezza del paesaggio, che il miglioramento della mobilità e delle comunicazioni, grazie alla ferrovia, permise di far conoscere a nord delle Alpi e soprattutto di rendere più accessibili, portò all'apertura nella fascia collinare di numerosi alberghi, pensioni e sanatori, rivolti ad una clientela proveniente dalle me-

tropoli industriali del nord, che a Locarno e dintorni cercava ristoro sia fisico che spirituale. A beneficiare di questo sviluppo fu negli ultimi decenni del secolo la zona di Muralto (diventato comune autonomo nel 1881), dov'era ubicata la stazione ferroviaria e che, grazie alla sua situazione allo stesso tempo collinare e lacustre, poteva offrire amene localizzazioni non solo agli stabilimenti turistici, ma anche alle lussuose residenze sia della nuova borghesia locale, sia dei non pochi forestieri che, sull'onda del turismo, decisero di stabilirsi a sud delle Alpi per periodi prolungati¹⁰.

Lo sviluppo del Quartiere Nuovo, situato in una zona ritenuta ancora insalubre e comunque discosta dai principali assi di transito, avvenne invece a rilento. Anziché i palazzi urbani, che il comune (proprietario dei terreni edificabili) intendeva obbligare a costruire con il primo regolamento per la vendita dei lotti, successivamente modificato e allentato, nei primi anni del secolo cominciarono a sorgere non poche palazzine a carattere misto, in cui commercianti e artigiani del posto, o immigranti dalle valli vicine, che seppero oculatamente approfittare delle nuove condizioni generali, insediarono le loro attività, la propria abitazione ed eventualmente anche qualche appartamento per i dipendenti o d'affittare. La palazzina era spesso combinata con un capannone artigianale e in alcuni casi, soprattutto nella parte interna, dove sorsero il macello pubblico, i magazzini comunali e più tardi l'azienda del gas, si sono anche sviluppati complessi industriali di una certa importanza.

L'impulso decisivo all'edificazione del Quartiere Nuovo venne tuttavia grazie ad alcuni emigranti, tornati in patria dopo essersi notevolmente arricchiti in America e che qui, nella fascia più vicina al lago, costruirono le

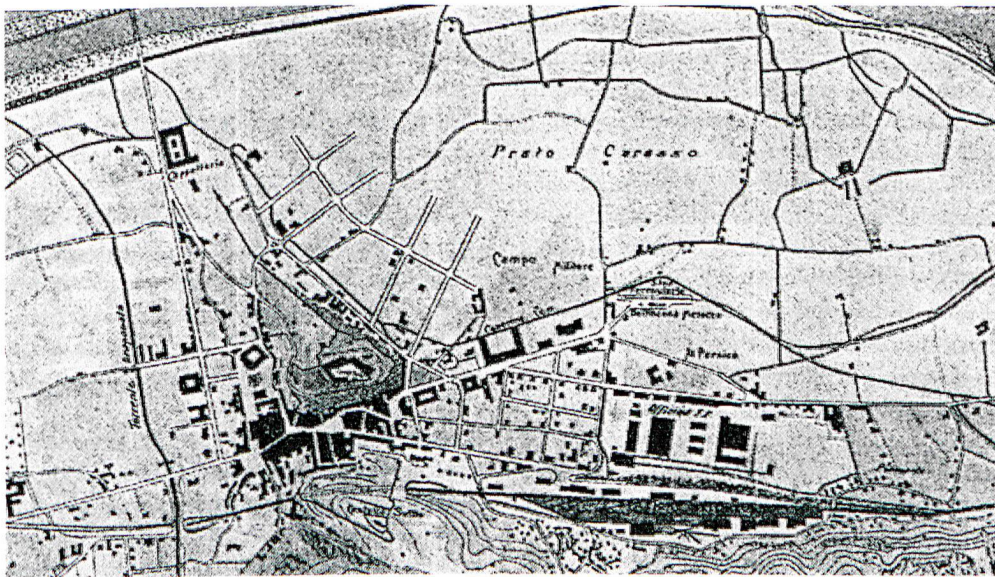
proprie lussuose residenze, spesso ispirate, nel gusto esotico, mediato dall'ecclettismo, delle loro decorazioni architettoniche, a motivi del paese di emigrazione.

Con i risparmi dell'emigrazione ticinese in America, che a Locarno avevano il loro principale centro di raccolta, furono finanziate alcune iniziative immobiliari nel Quartiere Nuovo stesso e importanti infrastrutture urbane, quali la società elettrica, la funicolare della Madonna del Sasso, il tram, la ferrovia della Vallemaggia. Queste diedero l'impulso ad ulteriori iniziative volte a migliorare l'attrattiva sia turistica che residenziale della città.

Da parte sua il comune, con la realizzazione della rete stradale, dei giardini e degli spazi pubblici del Quartiere Nuovo, con l'insediamento di nuovi edifici pubblici (il teatro, la posta, il pretorio), con la costruzione del lungolago e con la sistemazione e l'arredo degli spazi fra la Piazza Grande, il porto e la stazione, seppe realizzare un'operazione urbanistica di grande respiro e con un preciso disegno unitario. La nuova immagine che Locarno seppe darsi in pochi anni all'inizio del secolo permise a quello che era sempre stato un borgo un po' sonnolento di fare un notevole salto di qualità, inserendosi a pieno titolo fra le principali stazioni turistiche svizzere e con un buon riconoscimento anche internazionale, riconoscimento che ebbe il suo apice con la conferenza internazionale di pace del 1925.

Bellinzona: il Quartiere San Giovanni e il Viale della Stazione

Bellinzona fu l'unico centro ticinese a darsi una struttura urbanistica dalla geometria chiara e precisa per collegare il centro storico alla Stazione: il «Viale della Stazione» appunto.



8 Veduta a volo d'uccello della Città di Bellinzona (eliotipia da un disegno di L. Wagner pubblicato nel 1884 dalle Edizioni B. Schwendimann, Soletta). – Nell'illustrazione viene enfatizzata la prospettiva dell'asse urbano alberato del Viale della Stazione, che con un perfetto rettilineo unisce il cuore del borgo medievale con gli impianti e i fabbricati della stazione ferroviaria.



7 Mappa di Bellinzona all'inizio del secolo. – Si notano la grande estensione degli impianti ferroviari e dell'area delle Officine della Gotthardbahn per rapporto al nucleo storico. Alla struttura compatta e chiusa del borgo medievale si contrappongono le maglie ortogonali aperte dei quartieri esterni, inseriti sui principali assi viari che partono dal centro.

Nelle vicinanze, con un preciso disegno urbanistico connesso con l'asse del Viale stesso, si sono innestati i principali eventi di trasformazione e di sviluppo urbano di Bellinzona, fra i quali il cosiddetto Quartiere di San Giovanni¹¹.

Prima del processo di urbanizzazione – all'inizio dell'ottocento – il comparto era attraversato dalla vecchia strada maestra verso i passi alpini (San Gottardo, Lucomagno, San Bernardino), il cui tracciato seguiva il piede della scarpata del terrazzo di Daro. La struttura fondiaria era caratterizzata dalla presenza di alcuni grandi fondi a sfruttamento agricolo. Tra i pochi edifici esistenti in quell'epoca citiamo il convento degli agostiniani con la chiesa di San Giovanni e alcuni mulini posti lungo la roggia.

Nel 1805 la vecchia strada maestra venne sostituita dalla nuova strada cantonale, il cui tracciato è posto più a ovest, e che diede avvio al processo di urbanizzazione del comparto, avvenuto in diverse fasi: prima del 1875 lungo la nuova cantonale si insediarono alcuni importanti edifici pubblici, tra cui la caserma; poi arrivò la stazione, che comportò la costruzione del Viale, lungo il quale s'insediarono edifici misti commerciali e abitativi; nel 1884 sui terreni a nord dell'area sorsero le officine di riparazione della «Gotthardbahn»¹².

Bellinzona fu il centro ticinese beneficiato nel modo più diretto e intenso dalla ferrovia, i cui primi tronchi da Bellinzona verso Locarno e Biasca furono inaugurati nel 1874, mentre nel 1882 entrò in esercizio la linea di transito fra Lucerna e Milano. La stazione di Bellinzona si trovò ad essere il più importante nodo ferroviario a sud del Gottardo; inoltre vi furono insediati i più importanti servizi amministrativi e tecnici – fra cui le officine di riparazione – dopo quelli della sede principale della «Gotthardbahn» a Lucerna.

Contemporaneamente all'arrivo della ferrovia, Bellinzona fu pure designata capitale stabile del Canton Ticino (1878) e poté quindi beneficiare anche dell'apporto diretto demografico ed economico della presenza di un'amministrazione pubblica in costante crescita. Già nei decenni precedenti a Bellinzona erano state insediate le principali installazioni e istituzioni militari della giovane repubblica.

La ferrovia e l'amministrazione pubblica, civile e militare, furono gli elementi che più di ogni altro hanno determinato e qualificato lo sviluppo urbano di Bellinzona negli ultimi decenni dell'ottocento: con l'occupazione di vaste aree a ridosso del centro (la stazione, le officine ferroviarie, la caserma) ne hanno determinato la morfologia urbana; grazie alla presenza di importanti datori di lavoro pubblici e parapubblici è divenuto il perno della struttura economica della città; lo stabilirsi in gran numero di funzionari pubblici e di addetti alla ferrovia, dai fochisti agli ingegneri, in prevalenza svizzero-tedeschi, conferì al borgo, divenuto ormai città, una particolare struttura sociale; anche l'architettura, quella direttamente importata dal nord degli edifici ferroviari, quella sobriamente rappresentativa, d'ispirazione neo-classica, degli edifici pubblici, quella severa e moderatamente eclettica – ispirata prevalentemente all'immagine dei castelli turriti e merlati – degli edifici privati, ad immagine di una committenza costituita da funzionari, ingegneri, tecnici e operai, poco inclini allo sfarzo ed agli esotismi in voga nei centri turistici¹³.

Il quartiere di San Giovanni/Viale della Stazione, chiuso fra la caserma ad ovest, la stazione a est, le officine di riparazione delle ferrovie a nord e le mura dell'antico borgo fortificato a sud, offre uno spaccato assai rappresentativo degli elementi che hanno caratterizzato lo sviluppo urbano di Bellinzona a cavallo tra l'ottocento e il novecento. Il Viale della Stazione, aperto nel 1875, con i suoi negozi, uffici, alberghi e ristoranti divenne la strada commerciale per eccellenza della nuova Bellinzona, che finalmente era riuscita ad uscire dai ristretti limiti della cinta muraria medievale.

Il quartiere di San Giovanni, posto ad una quota più bassa rispetto al piano della stazione ferroviaria, assunse invece un carattere esclusivamente residenziale, con ville e palazzine inserite in giardini ben cintati lungo le strade di servizio. La maggior parte degli abitanti erano legati alla «Gotthardbahn»: accanto alle ville dei dirigenti e degli ingegneri sorsero le casette dei tecnici e dei macchinisti; vi sorse anche una scuola privata svizzero-tedesca, frequentata in prevalenza dai figli degli impiegati della «Gotthardbahn». Il profilo sociale del quartiere riflette quindi anche il forte senso di appartenenza e di solidarietà interna che la compagnia

ferroviaria suscitava fra i suoi addetti, al di là delle funzioni e delle responsabilità. Ciò è testimoniato anche dalle numerose associazioni, soprattutto di tipo assistenziale e mutualistico, che sorsero negli ultimi decenni del secolo, accanto alle prime forme di associazionismo operaio in Ticino.

Nella morfologia del quartiere traspare una razionalità quasi ingegneristica. I moduli rettangolari dei quattro isolati, che formano al loro interno una croce stradale, si appoggiano semplicemente all'angolo retto descritto dall'incrocio fra il viale di Daro e il Viale della Stazione, il cui rettilineo venne tracciato per collegare nel modo più diretto la stazione al centro storico. Dalla parte opposta, la divaricazione fra l'impianto a scacchiera del reticolato stradale del quartiere e la strada cantonale in direzione di Arbedo viene risolto con la formazione di piccoli isolati triangolari, i quali, non potendo servire all'edificazione, vengono sistemati come aiuole e giardinetti ornamentali, con l'effetto di alleggerire l'impressione di utilitaristica severità dell'impianto e degli edifici.

Frammenti in scala delle grandi capitali europee

Analizzando comparativamente i tre quartieri dal profilo della morfologia urbana, dell'organizzazione funzionale e del loro aspetto architettonico si riscontrano sia particolarità locali, sia i connotati caratteristici della cultura architettonico-urbanistica europea dell'epoca.

Le particolarità locali sono essenzialmente dovute alle differenti situazioni fondiari, alla diversità delle preesistenze fisiche nelle aree di sviluppo dei tre quartieri e ai loro margini (percorsi, edifici, elementi naturali), e alle diverse caratteristiche socio-economiche dello sviluppo conosciuto dalle tre città nel periodo considerato.

Le caratteristiche comuni sono quelle che ci rivelano i riferimenti ai modelli formali e ai metodi operativi caratteristici dell'urbanistica dell'ottocento¹⁴:

- i tre quartieri hanno accolto le attività generate direttamente dallo sviluppo socio-economico della fine dell'ottocento, cioè gli edifici per i nuovi servizi di un settore pubblico in pieno sviluppo, le prime industrie, le nuove attività artigianali e commerciali legate all'espansione del mercato interno, le abitazioni del ceto medio emergente, la cui prosperità era determinata dalle nuove attività economiche;
- questa «città nuova» si accostò ad una «città vecchia» che conservava per il momento ancora la sua tradizionale fisionomia socio-economica ma che comunque appariva chiaramente in declino e ormai subalterna;

- la formazione di ampi viali e giardini pubblici a ridosso dei centri storici quali spazi pubblici di relazione dei nuovi importanti edifici pubblici;
- la strutturazione dei nuovi insediamenti lungo assi stradali che mettevano in comunicazione i centri delle città con il territorio circostante;
- la formazione di fitti reticolati stradali di servizio dei nuovi quartieri, delimitati dagli assi stradali principali;
- la ricerca dell'ortogonalità nell'impianto stradale, nella struttura fondiaria e nel tessuto edilizio.

Dal profilo architettonico lo sviluppo urbano di fine ottocento segnò l'abbandono dello stile scarno e delle tipologie rigorose, ancora strettamente legati alla tradizione rurale regionale, con poche concessioni al neoclassicismo lombardo, che avevano caratterizzato la produzione edilizia della prima metà del secolo. I nuovi edifici dei nuovi quartieri, pur con impianti frequentemente schematici, riflettono invece gusti eclettici e storicistici di ogni sorta e provenienza e portano spesso motivi ornamentali delle regioni di provenienza dei proprietari o di quelle in cui i proprietari erano emigrati a far fortuna.

Partendo dalla constatazione che l'internazionalizzazione dell'economia industriale nella seconda metà dell'800 – processo favorito in massima parte dalle comunicazioni ferroviarie – determinò nuovi rapporti, maggiormente gerarchici, tra le città europee¹⁵, si è dimostrato, con l'esempio delle città ticinesi, che i centri minori, coinvolti e beneficiati alla periferia da quest'evoluzione, nel dare forma alla loro crescita, si sono riferiti ai modelli architettonici e urbanistici forniti dalle grandi metropoli europee, adattandoli alle proprie limitate dimensioni geografiche e territoriali e ad una situazione sociale alquanto più ridotta e semplificata.

Questo riferimento risulta essere stato più inconsapevole e meccanico che cosciente e ragionato. Nell'ottocento il principale mezzo di diffusione della cultura urbanistica ed architettonica erano i manuali¹⁶, molto utilizzati nelle università e nelle scuole di formazione dei nuovi quadri tecnici, attraverso il cui lavoro, a diversi livelli di responsabilità e competenza, dalle grandi metropoli fin nelle province più periferiche, il territorio venne profondamente trasformato.

Riassunto

L'allacciamento del Ticino alla rete ferroviaria europea nel 1882 fu all'origine di una rapida e profonda trasformazione dell'assetto territoriale del Cantone. A beneficiarne furono soprattutto i centri posti sui punti nodali della

rete ferroviaria, dove gli sviluppi urbanistici furono gestiti per la prima volta attraverso lo strumento del piano regolatore. A Lugano e a Locarno fu il turismo, facilitato dal nuovo mezzo di trasporto, a dare l'impronta ai nuovi spazi e alle nuove strutture urbane; a Bellinzona lo sviluppo urbano di fine ottocento è legato direttamente al fatto di essere il principale nodo ferroviario della «Gotthardbahn» a sud delle Alpi, con una stazione importante e soprattutto con la presenza di servizi tecnici e amministrativi. Nella seconda metà dell'ottocento l'internazionalizzazione dell'economia industriale, favorita dalle comunicazioni ferroviarie, determinò nuovi rapporti gerarchici tra le città europee. L'esempio delle città ticinesi dimostra come pure i centri minori, coinvolti e beneficiati alla periferia da quest'evoluzione, nel dare forma alla loro crescita si sono riferiti ai modelli architettonici e urbanistici delle grandi metropoli europee – diffusi tramite i manuali tecnici – adattandoli alle proprie limitate dimensioni geografiche e territoriali e ad una situazione sociale alquanto più ridotta e semplificata.

Résumé

Le rattachement du Tessin au réseau ferroviaire européen en 1882 a des répercussions rapides et profondes sur l'aménagement territorial de ce canton. Les localités situées aux nœuds ferroviaires les plus importants sont les premières à bénéficier de ces changements. Précédés pour la première fois d'un véritable plan d'aménagement, des développements urbains significatifs sont enregistrés à Lugano et à Locarno où le tourisme, en forte croissance grâce au train, apporta sa marque aux nouveaux espaces et aux nouvelles structures. A Bellinzona aussi, le développement de l'urbanisme à la fin du siècle est directement lié à la situation de cette ville, principal nœud ferroviaire sur la ligne du Gothard au sud des Alpes. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'internationalisation de l'économie industrielle détermine une nouvelle hiérarchie des villes européennes, processus favorisé par les nouvelles communications ferroviaires. L'exemple tessinois montre que les centres de petite importance, bien que situés en périphérie, sont touchés eux aussi par cette évolution, et qu'ils lui sont redevables d'une forme de croissance qui emprunte ses modèles architecturaux et urbanistiques aux grandes métropoles du reste de l'Europe. Ces modèles, adaptés bien sûr à la situation géographique, à l'échelle et à la situation sociale moins complexe, sont véhiculés par les manuels techniques, qui se révèlent être le véhicule privilégié d'une diffusion capillaire et homogène de la nouvelle culture architecturale et urbanistique.

Zusammenfassung

Der Anschluss des Tessins an das europäische Eisenbahnnetz im Jahre 1882 zog anfangs eine rasche und tiefgreifende Umbildung der territorialen Ordnung des Kantons nach sich. Von diesen Veränderungen wurden vor allem jene Zentren begünstigt, die sich an den Knotenpunkten der Bahnstrecke befinden. Die Stadterweiterungen erfolgten hier erstmals auf der Grundlage von einem Stadtbebauungsplan. In Lugano und Locarno war es der Tourismus, der, dank dem neuen Transportmittel, den neu erschlossenen Gebieten und neuen städtischen Strukturen den Stempel aufdrückte; in Bellinzona förderte der Umstand, dass die Stadt den Hauptverkehrsknoten der Gotthardbahn südlich der Alpen bildete, die städtische Entwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts – und dies durch die Einrichtung eines wichtigen Bahnhofs sowie der technischen und administrativen Betriebe. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestimmte die internationale Ausweitung der industriellen Entwicklung, welche die Eisenbahnverbindungen begünstigt hatte, neue hierarchische Verhältnisse unter den europäischen Städten. Das Beispiel der Tessiner Städte zeigt ausserdem, wie kleinere Zentren, die von dieser Entwicklung ebenfalls – wenn auch peripher – tangiert und begünstigt wurden, in der Formgebung ihrer Stadterweiterung auf die architektonischen und städtebaulichen Modelle der grossen europäischen Metropolen Bezug nahmen. Diese Vorbilder fanden durch die technischen Handbücher Verbreitung. Sie wurden den eigenen begrenzten geografischen und territorialen Dimensionen angepasst und entsprechend der gesellschaftlichen Situation reduziert und vereinfacht.

Note

- ¹ L'articolo è il riassunto di una dissertazione presentata dall'autore nel 1994 per l'ottenimento del dottorato al Politecnico federale di Zurigo, facoltà di architettura, con il titolo: *Le città importate, espansioni e trasformazioni urbane del Ticino ferroviario 1882–1920*. Il lavoro sarà pubblicato nel 1997 presso Armando Dadò Editore, Locarno.
- ² RAFFAELLO CESCHI, *Ottocento ticinese*, Locarno 1986.
- ³ BRUNO CAIZZI e RAFFAELLO CESCHI, *I cento anni della ferrovia del San Gottardo 1882–1982*, Bellinzona 1982.
- ⁴ TAZIO BOTTINELLI, «Traffici e processi di regionalizzazione nel Ticino moderno», in: *Il Ticino e l'economia dei traffici internazionali di transito*, Archivio Storico Ticinese, Bellinzona 1982.
- ⁵ GINO LUSSO, *Rivoluzione industriale e organizzazione del territorio in Europa*, Firenze 1985.
- ⁶ ILSE SCHNEIDERFRANKEN, *Le industrie del Cantone Ticino*, Bellinzona 1937.

- ⁷ ANTONIO GILI, «Lugano da Borgo Medievale a città terziaria di affari», in: *Pagine storiche luganesi*, Anno I, n. 1, Lugano 1984.
- ⁸ ANDREAS HAUSER, «Lugano», in: *INSA. Inventario svizzero di architettura 1850–1920, vol. 6, Locarno, Le Locle, Lugano, Luzern*, Berna 1991.
- ⁹ FABIO GIACOMAZZI e FLAVIO MOZZETTI, *Locarno. Quartiere Nuovo*, lavoro di diploma, Politecnico federale di Zurigo 1981.
- ¹⁰ FABIO GIACOMAZZI et al., «Locarno», in: *INSA. Inventario svizzero di architettura 1850–1920, vol. 6, Locarno, Le Locle, Lugano, Luzern*, Berna 1991.
- ¹¹ GIORGIO AMBROSETTI e SERGIO CATTANEO, *Bellinzona. Quartiere San Giovanni*, lavoro di diploma, Politecnico federale di Zurigo 1981.
- ¹² MAURO VALLI, *La dinamica urbana della piccola Bellinzona*, memoria di licenza, Università di Friburgo 1983.
- ¹³ ANDREAS HAUSER, «Bellinzona», in: *INSA. Inventario svizzero di architettura 1850–1920, vol. 2, Basel, Bellinzona, Bern*, Berna 1986.
- ¹⁴ La bibliografia relativa alla storia dell'urbanistica dell'ottocento e dell'inizio del novecento è praticamente infinita. Ci limitiamo quindi alle principali opere in cui il tema è stato trattato nella sua globalità e alle quali ci siamo riferiti per il nostro studio: GERD ALBERS, *Entwicklungslinien im Städtebau: Ideen, Thesen, Aussagen 1875–1945*, Berlino 1975; CARLO AYMONINO, *Origine e sviluppo della città moderna*, Padova 1966; LEONARDO BENEVOLO, *Le origini sociali dell'urbanistica moderna*, Bari 1968; *Städtebau um die Jahrhundertwende*, a c. di GERHARD FEHL e JUAN RODRIGUEZ LORES, Aachen 1980; PAOLO MORACHIELLO, *Ingegneri e territorio nell'età della Destra*, Roma 1976; GIORGIO PICCINATO, *La costruzione dell'urbanistica, Germania 1871–1914*, Roma 1977. Fra i testi programmatici e teorici maggiormente in voga all'epoca, spesso e volentieri citati dagli storici dell'urbanistica, troviamo: REINHARD BAUMEISTER, *Stadterweiterung in technischer, polizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlino 1876; JOSEF STÜBBEN, *Handbuch des Städtebauers*, Darmstadt 1890; CAMILLO SITTE, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienna 1889.
- ¹⁵ PAUL BAUROCH, *Taille des villes, condition de vie et développement économique*, Parigi 1977.
- ¹⁶ CLEMENTINA BARUCCI, *Strumenti e cultura del progetto. Manualistica e letteratura tecnica in Italia 1860–1920*, Roma 1984.

Referenze fotografiche

1: Archivio cantonale, Bellinzona. – 2: Manifesti sul Ticino. 100 anni di promozione turistico, Locarno 1982. – 3: Lugano in cartolina tra i due secoli, Lugano 1986. – 4: Edizioni Photoglob, Zurigo 1915. – 6: Plakatsammlung Kunstgewerbemuseum, Zürich. – 7: Eligio Pometta, Guida di Bellinzona. – 8: Archivio Mario Bernasconi, Bellinzona.

Indirizzo dell'autore

Fabio Giacomazzi, Piazza Grande 16, 6601 Locarno