

Gottardo e Ticino

Autor(en): **Calgari, Guido**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **30 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779694>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



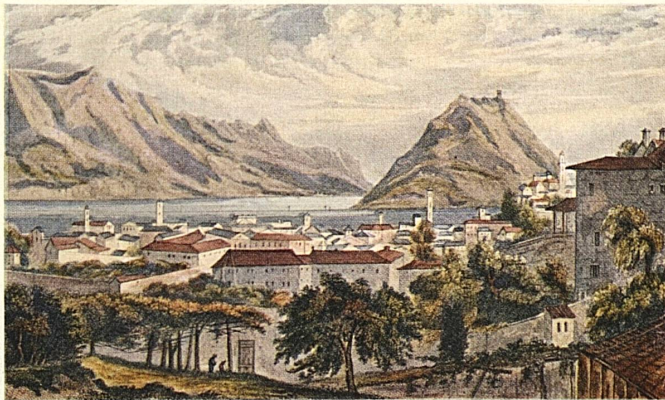
Der Felssporn von San Martino südlich der Bucht von Lugano mit Blick auf den See gegen Porlezza. Koloriertes Aquatintablatt von J.J.Wetzel, 1823. – Heute durchsticht ein Tunnel der Gotthardlinie diesen Felsen.

L'éperon de rocher de San Martino au sud de la baie de Lugano avec vue sur le lac vers Porlezza. Aquatinte de J.-J.Wetzel, 1823. Aujourd'hui, un tunnel de la ligne du Gothard traverse ces rochers.

Lo sperone della roccia di S. Martino a sud della baia di Lugano con la veduta del ramo di lago verso Porlezza. Aquatinta di J.J.Wetzel, 1823. Oggi una galleria della linea ferroviaria attraversa questo sperone di roccia.

La roca de San Martino, al sur de la rada de Lugano, con vista sobre el lago en dirección a Porlezza. Acuainta en color, por J.J.Wetzel, 1823. Un túnel de la línea del San Gotardo atraviesa hoy esa roca.

Rocky headland of San Martino south of the Bay of Lucerne, facing Porlezza. Tint by J.J.Wetzel, 1823. Today one of the Gothard tunnels bores through this rock.



Lugano um die Mitte des 19. Jahrhunderts. – Lugano vers le milieu du XIX^e siècle. – Lugano verso la metà del XIX^o secolo. – Lugano a mediados del siglo XIX. – Lugano, middle of the 19th century.



Blick auf die Wallfahrtskirche Madonna del Sasso mit malerischer Trachtengruppe, gezeichnet von Georg Opiz (1775–1841). 1487 wurde auf diesem Felsen über Locarno eine Kapelle geweiht, die heutige Kirche stammt aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts.

Vue sur l'église de la «Madonna del Sasso», lieu de pèlerinage, avec de pittoresques groupes en costumes; dessin de Georg Opiz (1775–1841). En 1487, une chapelle fut élevée sur ce rocher dominant Locarno; l'église actuelle date du début du XVII^e siècle.

Veduta sul Santuario della Madonna del Sasso con pittoreschi gruppi di persone in costumi dell'epoca. Disegno di Georg Opiz (1775–1841). Nel 1487 veniva eretta e consacrata su queste rocce sovrastanti Locarno una cappella e nella prima metà del XVII^o secolo l'attuale chiesa.

Vista sobre la Madonna del Sasso, santuario de peregrinación, con pintorescos grupos ataviados con trajes regionales, dibujo de Georg Opiz (1775–1841). En esa roca, por encima de Locarno, fué consagrada una capilla en 1487. La iglesia actual procede de principios del siglo XVII.

Goal of many pilgrimages is the Church of the Madonna del Sasso, shown here with a group in national costume. By George Opiz (1775–1841). A chapel was erected here for pilgrims in 1487, and the present church was built at the beginning of the 17th century.

La natura non conosce frontiere politiche o barriere doganali, ignora le impietose leggi degli uomini, per cui lungo una riva della domestica Tresa o sulle molli colline del Mendrisiotto, dove accenna a placarsi la tumultuosa cavalcata delle montagne, è stesa una rete metallica, issato un cartello con la scritta *Confine*; dal punto di vista della natura, il Ticino è la conclusione pura e semplice del paesaggio lombardo, l'arricciatura della terra a formare le Alpi. Ma le Alpi sono state percorse in ogni tempo dalle strade degli uomini che vi hanno scoperto o forzato i valichi, i passi, e grazie ai passi alpini le montagne non sono barriera sibbene pettine che nei millenni filtrò le migrazioni, gli eserciti, le carovane, permise scambi di idee, di sentimenti, di mercanzie, creò una solidarietà politica. Per questo, se la natura ci mostra il Ticino dal mezzogiorno, la storia ci persuade a guardarlo da settentrione, nella secolare vicenda dei passi e dei transiti. Se il Ticino non potesse noverare e rilevare certe forze della storia, che G. de Reynold direbbe certe « costanti », esso sarebbe soltanto un gruppetto di valli oscure e senza importanza, malgrado le bellezze che la natura vi ha liberalmente profuso e che, in uno spazio di poco più di cento chilometri, offrono la più originale varietà di paesaggi che si possa desiderare; sarebbe un paradiso senza storia – cosa triste, in fondo. E invece è un Cantone, uno Stato, ha un'individualità ch'è frutto di destino ma anche di volontà, di tribolazioni ma anche di talento, di errori ma anche di abnegazioni, di strenue lotte ma anche di strenuo lavoro.

La storia del Ticino comincia proprio con l'accentuarsi dell'importanza dei valichi alpini, nell'epoca in cui sui terrazzi delle alte Valli sorgevano i villaggi, le chiese e i campanili romanici, e tra l'antica gente – pastori, somieri, rifugiati politici – si diffondeva l'idea generosa del movimento comunale. Ultimo arrivato nella lista dei passi alpestri, il S. Gottardo primeggia tosto per importanza: è la più breve comunicazione, la più diretta, centrata sull'arco delle Alpi, tra la Valle del Po e quella del Reno, tra Italia e Germania, tra mezzogiorno e settentrione d'Europa; le terre ticinesi sono sull'asse del transito, posizione fatale che conferisce loro la funzione di *strada* e di *ponte*, di regione che verrà trascorsa per secoli da genti commerci idee, senza sosta; la geografia determina anche l'importanza della Leventina, corridoio del Passo, e di Bellinzona, porta fortificata delle Valli, chiave dei valichi alpini, baluardo contro le « alluvioni tedesche » se è in mano del Ducato, garanzia strategica della giovane Confederazione se in mano degli Svizzeri. – La Confederazione degli Svizzeri, secondo un piano coerente, cerca di garantirsi tutti i versanti meridionali delle montagne, da una parte, la linea del Reno dall'altra; ed ecco l'occupazione della Leventina, ecco la politica di inglobamento delle altre terre ticinesi, ecco la lotta contro Milano (Arbedo, Giornico) o contro i padroni temporanei della Lombardia (alleanza con Giulio II^o, Guerre d'Italia), ecco la dedizione di Bellinzona e la Pace di Friburgo che assicura agli Svizzeri le terre del mezzogiorno.

VIAGGIO COL SOLE

*Nuovo, aureo, tu, sole, sui cristalli
dell'Alpe! Iridescenti,
gli aerei tuoi torrenti
giù per le balze di tutte le valli!*

*Poi trasvoli con noi, nell'aria alata.
Ecco gli azzurri laghi,
di te raggianti e vaghi,
ecco la verde pianura placata.*

*Pur giova, o sole, ancor più lungi andare.
Laggiù ti aspetta, fuori
del mondo quasi, fra ori
e porpore, la culla ampia del mare.*

Sono poi i tre secoli della nuova Signoria, quella degli Svizzeri; è la vita sonnacchiosa e litigiosa delle *fogtie*, dei baliaggi, nobilitata per altro dalla grande emigrazione artistica dei costruttori e dei « maestri » comacini. Questa sudditanza di tre secoli determina il destino ulteriore: il Ticino si libera, ma rimane svizzero, e quale terra elvetica diventa, nel 1805, Cantone e Stato sovrano. Comincia la grande opera di edificazione dello Stato moderno: strade, ponti, leggi, economia, agricoltura, istruzione pubblica, milizia; frammezzo a infinite difficoltà, provocate da noi e dagli altri, l'opera è proseguita senza soste; il giovane Stato ha una propria economia, proprie dogane, determina liberamente la propria politica economica; e il fatto di costituire in Europa uno Stato, minuscolo fin che si vuole ma sovrano, gli consente di dare il suo contributo di aiuto e di passione alla causa del Risorgimento d'Italia, altro elemento che nobilita la sua storia paesana.

Con il 1848, però, la Svizzera si trasforma; lo Stato federale incentra dogane e politica doganale; intorno al Ticino sorgono le barriere economiche; quando, quindici anni dopo, sarà una realtà anche l'Italia, alle barriere svizzere si aggiungeranno quelle del nuovissimo Regno per il quale il Ticino è stato straniero. Barriere economiche su tre lati, la barriera delle Alpi sul quarto: è l'isolamento, è la miseria e la disperazione. Ma nel 1882, la barriera delle Alpi è infranta, la ferrovia congiunge in ogni ora del giorno e tutti i giorni dell'anno il Ticino al resto della Svizzera; allora, l'economia ticinese viene rovesciata verso i non naturali mercati della Svizzera tedesca; è un respiro, finalmente, per quanto delicato, talora difficile, convulso, reso faticoso da tariffe di trasporto assai alte, spesso impietose, non che da una legislazione economica che non sempre tien conto della situazione del Ticino. Col tempo, però, le cose migliorano, il respiro diventa meno arduo e stentato. In pari tempo, le genti Confederatae, meglio preparate professionalmente ed economicamente (grazie alla loro lunga storia di gente libera) scendono a sud, portano nel Ticino industrie e commerci, primo fra tutti il turismo, vi portano sempre più copiosi i manufatti delle loro fabbriche e i tecnici e i dirigenti e gli specialisti. Alla ferrovia si aggiungono l'automobile, l'aereo; la prosperità del Ticino cresce, si accentua; il turismo in particolare ne fa una delle perle d'Europa. Con il destino svizzero è venuta anche una certa agiatezza, una certa sicurezza di vita e di disciplina, una certa tranquillità.

Ma codesta floridezza esige uno scotto; uno scotto che incide, purtroppo, sullo spirito, sulla lingua, sulle tradizioni, sul costume e che si chiama con termine brutale « intedesamento ». Da ciò, l'impresa nobile e un tantino disperata della difesa della nostra italianità. Conclusione della vicenda storica, di quella economica e di quella etnica.

Così, il San Gottardo è il principio e il nodo del nostro destino storico, della nostra educazione svizzera, della nostra prosperità; ma anche delle preoccupazioni e dei problemi nostri.

ARRIVO A LOCARNO

*Or corri, treno, felice, nel piano.
Sorvoli alto il Ticino
che, alla foce vicino,
s'attarda, e sogna il nido suo montano.*

*Poi, tutto a un tratto, costeggi la sponda
del lago. È ancor febbraio.
Ma di primule è gaio
il prato. E vien, cantando, onda su onda.*

*Ci balza incontro poi, di mezzo a un coro
d'ancora ignude piante,
fiorita, eccelsa, ondante,
una mimosa tutta, tutta d'oro.*

GUIDO CALGARI

GOTTARDO E TICINO

VELOCITÀ

*Divora, o treno, divora la via.
Sorvola, come un lampo,
villaggio, prato, campo...
Più rapida di te, l'anima mia.*

*Giunta ella è già dove,
fra immani cime,
un radioo nulla,
un riso di fanciulla,
le piace più che il monte
e il ciel sublime.*

GIUSEPPE ZOPPI