

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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2016)

Heft: 2: Bellinzona, territorio e architettura

Artikel: Bellinzona, la stazione e il suo viale

Autor: Fumagalli, Paolo

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-697037>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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

Paolo Fumagalli

Bellinzona, la stazione e il suo viale

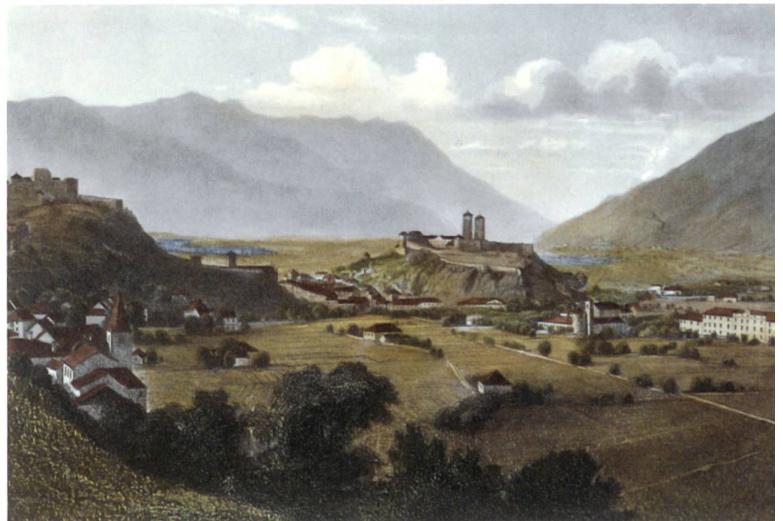
Dall'antico borgo a città: la stazione ferroviaria e il suo viale

La forma iniziale di una città può avere delle origini diverse, disegnata a tavolino secondo regole geometriche, oppure per crescita lungo un asse di transito o il percorso di un fiume, o ancora per essersi arroccata ai piedi di una fortezza, di un castello. Ma poi, lungo i secoli, queste città evolvono e crescono con il mutare di ciò che le ha determinate e si trasformano poi al loro interno o verso l'esterno al momento in cui vengono creati dei nuovi fulcri d'attrazione, dei poli che per la loro importanza nella vita della città stessa sono come una calamita quando attira la polvere del ferro.

In un quadro del 1870 Bellinzona è rappresentata da nord, e con grande evidenza si scorge la piatta e vasta area dove scorre sinuoso il fiume Ticino, al centro il colle roccioso e le mura e le torri di Castelgrande, con arroccato ai suoi piedi il nucleo di case del borgo. Il resto è il vuoto della campagna, con le poche eccezioni di isolati edifici, come la chiesa di San Giovanni Battista e la Caserma (1857). È questa la Bellinzona di allora, quando le ferrovie costruirono nel 1874 la stazione, primo polo e prima tappa della nuova infrastruttura ferroviaria: il tratto da Biasca a Bellinzona fino a Locarno fu inaugurato nel dicembre 1874, così come del resto nella stessa data, il 6 dicembre, fu aperto il tratto da Lugano a Chiasso. Sono queste le prime tratte in terra ticinese della linea ferroviaria che da Lucerna porta i viaggiatori a Milano, e che sarà completata con la costruzione della galleria del Gottardo nel 1882: inaugurata il 12 dicembre.

Poco dopo la sua inaugurazione, la nuova stazione di Bellinzona è rappresentata in una fotografia ripresa dalla stessa angolazione di quel quadro del 1870: tutta sola, isolata nella campagna a nord del borgo, posta su un piatto terrapieno a contenere i pochi binari ferroviari. E sarà proprio questa isola creata dalla nuova tecnologia dei trasporti che sarà la calamita per la successiva crescita del borgo. Oltre tutto la Bellinzona di quegli ultimi decenni dell'Ottocento stava cambiando la sua funzione nel contesto cantonale, dapprima quale sede del governo alternandosi con Lugano e Locarno, e poi quale capitale definitiva del Cantone Ticino. Così, la strada in terra battuta costruita tra il 1873 e il 1875 a collegare la stazione con il nucleo delle antiche case del borgo diverrà il viale Stazione, un asse spaziale preciso quale lunga direttrice tra l'antico e il nuovo. Ancora oggi è uno degli spazi urbani che maggiormente qualificano e caratterizzano Bellinzona. E non sono poi molte, va

1.



2.



1. Bellinzona, Biglietto di auguri 1870.

Fonte archivio S. Milan

2. La stazione di Bellinzona appena terminata, 1874.

Fonte archivio Cittadini per il territorio, Massagno

detto, le città in cui la stazione ha svolto un ruolo così decisivo e preciso nel disegno urbano.

Un viale disegnato

Ma attenzione, la qualità urbana di viale Stazione non è casuale, ma voluta e disegnata con cura: nel 1875 furono piantati due filari di alberi (poi tagliati nel 1928), mentre – addirittura – nel 1876 fu istituita una Commissione comunale dell'edilizia allo scopo di controllare il carattere unitario delle nuove costruzioni. Sorsero allora, oltre a qualche villa signorile, i

primi alberghi e palazzi per appartamenti e uffici e negozi, alcuni disegnati da architetti come Adolfo Brunel, Giuseppe Bordonzotti, Paolo Zanini, Ferdinando Bernasconi.

Lo sviluppo dei traffici ferroviari comportò poi la creazione di importanti strutture e nuovi quartieri. Tra il 1886 e il 1890 vengono costruite le Officine di riparazione delle ferrovie del Gottardo, una struttura a carattere industriale che occupa una vasta area a nord e che costituisce un'importante attività a carattere industriale. Non solo, ma per dare un'abitazione ai molti operai che svolgono il lavoro nelle officine e nella ferrovia, molti dei quali provenienti dalla Svizzera tedesca, viene creato il Quartiere Nuovo di San Giovanni. In seguito, sarà la stazione stessa a conoscere ulteriori ampliamenti: all'edificio viaggiatori originario, i cui lavori di completamento si terminarono nel 1901, poi fu aggiunto nel 1905 un edificio di servizio ferroviario, mentre nel 1928 i due volumi architettonici sono collegati tra loro da un frontone con colonne e timpano e un atrio coperto all'interno.

Sono decenni decisivi quindi per lo sviluppo della città, cui fa da corollario oltretutto la correzione del fiume Ticino, i cui lavori iniziano nel 1888 e durano decenni.

Ferrovia e stazione si trasformano

A ben oltre 100 anni da allora, il viale della Stazione è uno spazio che ha conservato intatte le sue qualità, nonostante le molte trasformazioni architettoniche degli edifici che si allineano lungo il suo percorso. È la forza che può avere uno spazio urbano qualificato. Non solo, ma ogni intervento e ogni progetto sulla città non può che prescindere da quest'asse urbano, vero e proprio punto di riferimento assieme, ovviamente, alla forte presenza dei tre castelli.

Ecco allora che quanto oggi stanno svolgendo le FFS con la ristrutturazione e l'ampliamento della stazione per accogliere traffico e passeggeri della nuova linea ad alta velocità Alptransit sono fondamentali. Di certo fondamentali per la qualità architettonica del nuovo edificio e la sua integrazione a quello antico, ma anche per realizzare – almeno si spera – ciò che ancora manca al viale: una sua conclusione spaziale, una «piazza stazione» che mai fu creata. Il viale avrebbe allora due poli spaziali ai suoi estremi: da quello delle sue origini, là dove la ferrovia si attesta, a quello dentro il cuore della città antica.

Sappiamo, anzi tutti sanno, che i progetti per entrambi – stazione e piazza – sono non solo pronti, ma già in costruzione. Purtroppo però se ne conosce solo alcune immagini reperibili in internet, ma su queste pagine non è possibile renderne conto perché le FFS non ne concedono la pubblicazione. Peccato, perché sarebbe stata l'occasione non solo per comprendere forme e spazi di questa importante architettura in divenire, non solo per seguire e indirettamente partecipare ai lavori oggi in atto, ma anche per descrivere il

lungo iter che il progetto ha conosciuto. E valutare e confrontare i progetti elaborati negli anni precedenti con quello oggi in esecuzione: progetti precedenti e attuali scaturiti da pubblici concorsi, oltretutto. Insomma, sarebbe stata l'occasione per parlare di architettura e del modo in cui la città cambia nei suoi punti nevralgici.

Le Officine quale occasione urbana

Infine, per sottolineare l'importanza del viale della Stazione e il ruolo che può ancora svolgere nella città, occorre aggiungere il potenziale valore di ciò che si trova oltre il viale stesso: l'area delle Officine. Un vasto comparto posto in una situazione strategica dell'odierna Bellinzona, che costituirebbe l'occasione sia di gestire lo sviluppo della città verso nord, sia di affiancare alle attuali attività industriali dei contenuti d'importanza strategica per la città, con contenuti dedicati all'economia, alla ricerca, al lavoro, all'abitazione, con destinazioni pubbliche e per la collettività. Un quartiere oggi in ombra ma che nasconde dentro di sé – oltre agli spazi dell'Officina in cui si lavora – strutture e edifici che potrebbero costituire il fulcro di un quartiere di grande valore.

Queste sono le potenzialità che possiedono queste opere risalenti a ben oltre un secolo, le une materiche nelle strutture architettoniche funzionali alla ferrovia, l'altra immateriale nel suo vuoto spaziale, squisitamente urbano. È quasi fosse un cerchio che si chiude: dalla ferrovia alla ferrovia.

Bellinzona, der Bahnhof und die Bahnhofsstrasse

Der Bau des Bahnhofs läutete 1874 eine neue urbanistische Ära in Bellinzona ein. Der neue Bahnhof und der darauffolgende Bau der Bahnhofsstrasse als Verbindung mit dem Zentrum führten zu einer Ausweitung des früheren Dorfes am Fusse der Burgen nach Norden. Die Strasse wurde so geplant und konzipiert, dass sie nicht nur der neuen Stadtachse, sondern der ganzen Stadt Wert verlieh. Seine räumliche Qualität ist gemeinsam mit den drei Burgen auch heute noch ein wichtiger Bezugspunkt für jedes urbane Projekt. Neue Gebäude kamen hinzu. An der Strasse wurden Hotels, Mehrfamilienhäuser und Geschäfte gebaut, neben dem Bahnhof entstanden ein Dienstleistungsbau und später ein Giebel mit Säulen, die den Eingang markieren. Etwas weiter nördlich wurden die Reparaturwerkstätten der Sankt-Gotthard-Eisenbahn und das Quartier San Giovanni mit Wohnungen für die Eisenbahnarbeiter errichtet. Heute wird der Bahnhof im Hinblick auf die neue Hochgeschwindigkeitstrasse Alptransit saniert und erweitert. Dieser Transformationsprozess ist ein guter Anlass, um dem Ende der Bahnhofsstrasse neue Qualität zu verleihen und vielleicht auch durch einen Platz einen Abschluss zu bilden. Die Werkstätten bieten Potenzial für ein weiteres Wachstum der Stadt. Ein heute nur teilweise genutztes Gewerbegebiet könnte zu einem Quartier werden, da die Nähe zum Bahnhof qualitativ hochwertige Inhalte ermöglicht.