

**Zeitschrift:** Bollettino della Società storica locarnese  
**Herausgeber:** Società storica locarnese  
**Band:** 14 (2011)  
  
**Artikel:** Attraversare le Alpi con le navi : riflessioni su visioni futuristiche, la storia e l'arte  
**Autor:** Huber, Rodolfo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1034095>

### **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:** 04.02.2026

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

## Attraversare le Alpi con le navi

### Riflessioni su visioni futuristiche, la storia e l'arte

RODOLFO HUBER

Secondo Krzysztof Pomian, a partire dall'Ottocento la nostra società si è trasformata da un «mondo passatista in uno futurista»:

non si cerca più di riprodurre il già fatto, di imitare rispettosamente gli esempi trasmessi dalla tradizione o attinti da ciò che si credeva fosse la natura, o ancora di conformarsi a usanze immemorabili; si è in un mondo in cui si valorizza ormai l'innovazione, l'invenzione e la scoperta sia nell'economia che nelle scienze e nella tecnica, dove nell'arte, nelle lettere e persino nei costumi la palma è assegnata all'originalità, all'inedito, al mai visto, e nel quale le anticipazioni interessano più delle abitudini e le aspettative più dei ricordi<sup>1</sup>.

Ma poi opportunamente annota:

Naturalmente, per quanto profonda, questa divisione creatasi fra i due mondi non è affatto totale: proprio come la stessa dimensione dell'avvenire è sempre stata presente nell'antico, il "nuovo", quand'anche avesse voluto, non sarebbe mai riuscito a mollare quegli ormeggi che lo legavano al passato [...]².

Mentre godo il sole, ormeggiato non già al passato, ma lungo una spiaggia del «*mare nostrum*»³, con dilettevole ozio leggo una rivista in cui si racconta di due artisti, Thomas Huber e Wolfgang Aichner, che si cimentano in una *performance* artistica trascinando con la sola forza dei loro muscoli una navicella rossa di 150 chili sopra le Alpi con l'intento di raggiungere Venezia. Il progetto artistico, intitolato Passage 2011, è un contributo ufficiale alla 54. Biennale. Lo si è potuto ammirare, sotto forma di fotografie e filmati, fino a metà settembre di quest'anno, nella Scuola dell'Angelo Custode nel Campo dei SS. Apostoli. Impresa assurda, divertimento sovversivo, caricatura dei trasporti transalpini e del loro insensato bilancio ecologico. «Vittoria dell'arte sulla natura» è stato scritto⁴. A questi nostri contemporanei artisti è tuttavia sfuggito che cent'anni fa l'idea di attraversare le Alpi con delle navi sembrò un'opzione degna di studi ingegneristici.

<sup>1</sup> K. POMIAN, *Che cos'è la storia*, Milano 2009, pp. 173-174.

<sup>2</sup> Ibidem, p. 174.

<sup>3</sup> Questo articolo ha avuto origine da casuali letture estive.

<sup>4</sup> [www.passage2011.org](http://www.passage2011.org) (controllato 14.9.2011).



Le mie estemporanee letture vacanziera mi hanno poi portato a scoprire le vicende di un'altra proposta di *performance* artistica. Nel 2009, nell'ambito di un concorso a cui parteciparono 57 team svizzeri ed esteri, fu premiato come vincitore il progetto artistico «zürich-transit-maritim» che avrebbe dovuto vedere la luce quest'anno. Un gruppo di artisti zurighesi, Jan Morgenthaler, Barbara Roth, Martin Senn e Fariba Sepehrnia, ispirandosi ad una storia «pseudo-archeologica», aveva sviluppato l'idea di innalzare sul fiume Limmat, davanti al Rathaus-Café (nei pressi del Municipio) una grande gru portuale. Zurigo città di mare. L'idea di un porto marittimo nel cuore urbano polarizzò l'opinione pubblica<sup>5</sup>. E per ora non se ne è dunque fatto nulla. Infatti lo scopo del concorso artistico, che era quello di ravvivare il dibattito sulla pianificazione urbana di quella zona, era stato raggiunto.

Gli artisti avrebbero potuto rinunciare all'artificio di inventare per la loro *performance* una scenografia basata su origini «pseudo-archeologiche» e rivendicare un'ispirazione storica reale, come dimostrano documenti conservati nell'archivio della città di Zurigo. Nel 1915-1918 furono allestiti diversi progetti per un porto fluviale a Zurigo. Lo spunto fu dato da un concorso indetto dalle autorità municipali. La città intendeva raccogliere proposte innovative per migliorare la sua rete di collegamento e favorire lo sviluppo economico. Il periodo era caratterizzato da grandi speranze. Grazie alla fusione con i comuni vicini l'agglomerato era passato nel breve arco di cinquant'anni da 45'000 a 200'000 abitanti. L'economia approfittava di un intenso sviluppo industriale.

<sup>5</sup> Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Medienmitteilung, 29.1.2009, *Kunst im öffentlichen Raum: Ein Hochseehafen für Zürich*.



Per completare gli assi di trasporto ci voleva una via d'acqua che portasse dal lago di Zurigo direttamente fino al Mare del Nord sfruttando i fiumi Glatt, Sihl e Reno. Il porto avrebbe dovuto fungere da luogo di scambio tra i battelli e la rete ferroviaria. Come si vede, non mancavano capacità visionarie. Ma lo sviluppo dei trasporti seguì altre direttrici e pertanto a Zurigo mancò la premessa infrastrutturale necessaria per dar vita alla via navigabile Zurigo-Rotterdam<sup>6</sup>.



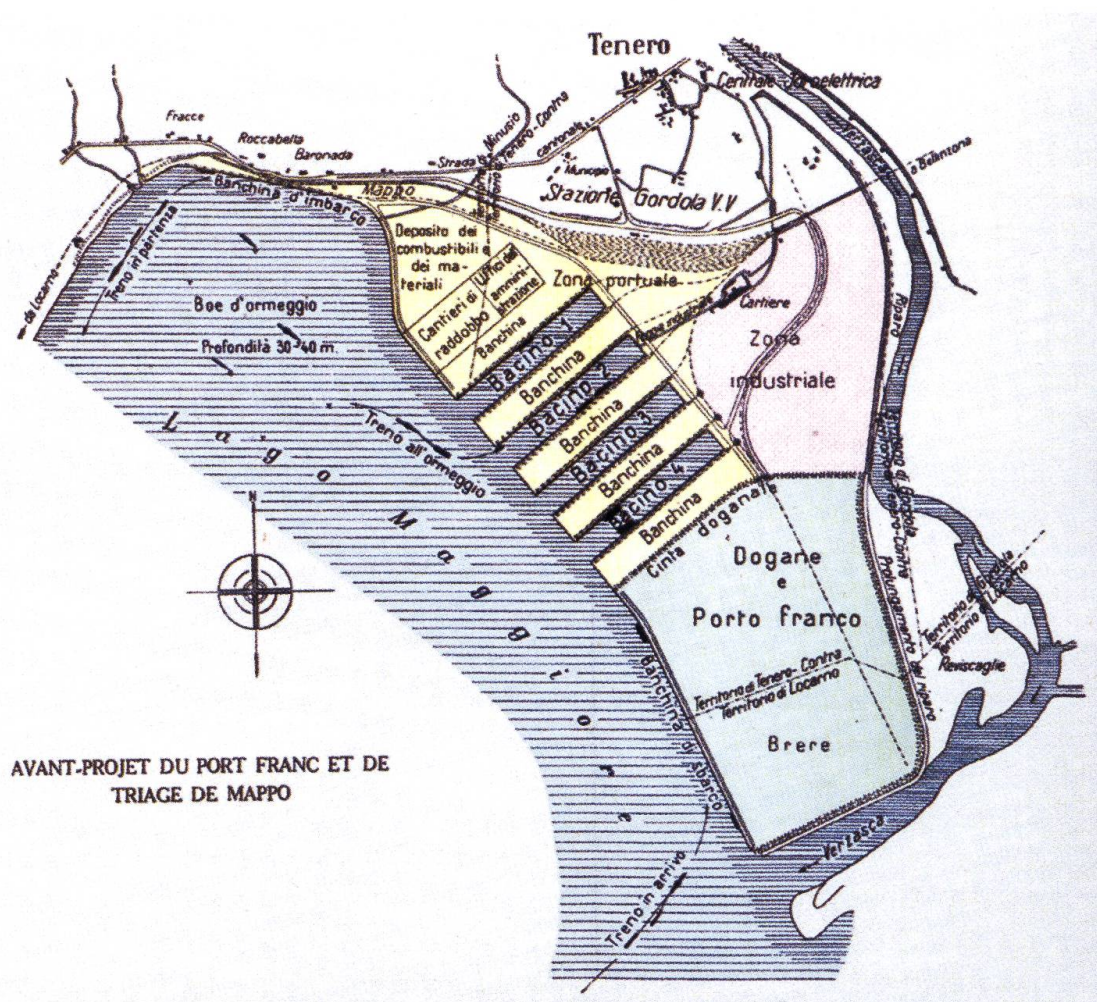
Il progetto di una via d'acqua dalle Alpi al mare fu accarezzato anche a St. Margrethen (Canton San Gallo) e progetti concreti furono allestiti nel secondo decennio del Novecento da Rudolf Gelpke, ingegnere e consigliere nazionale di Basilea. A quell'epoca si pensava di collegare la Svizzera al mare con una rete di vie fluviali che comprendevano il Reno verso il Mare del Nord, un canale di collegamento tra il Reno e il Rodano, un canale laterale di congiungimento con il Danubio, la via d'acqua Lago Maggiore-Ticino-Po, e un canale attraverso le Alpi passando dallo Spluga. Nel contesto di questa rete di vie fluviali il porto di St. Margrethen avrebbe avuto un ruolo importante sia per il collegamento con il Danubio, sia per il canale attraverso le Alpi verso l'Italia (in direzione di Genova e di Venezia). Il canale navigabile attraverso le Alpi avrebbe dovuto portare allo Spluga con una serie di conche. Il dislivello maggiore sarebbe stato superato con un ingegnoso sistema formato da due gallerie (con paratoie come per le conche) costruite con una pendenza tale da permettere ai battelli di muoversi contemporaneamente in verticale e in orizzontale.

<sup>6</sup> M. HUBER, *Als Zürich einen echten Hafen plante*, in «Tages Anzeiger» 20.2.2009.



La realizzazione di queste vie d'acqua diventò utopica nel 1950, quando il Consiglio federale decise di non ampliare la rete fluviale navigabile. Il progetto fu abbandonato nel 1974 perché il governo svizzero rinunciò alla realizzazione del tratto navigabile da Basilea al lago di Costanza e decise di concentrare gli investimenti sulla rete autostradale<sup>7</sup>.

Queste vicende fanno parte della stessa storia di cui noi locarnesi conosciamo il lungo e avvincente capitolo meridionale dell'idrovia Locarno-Venezia. Leggendo dei progetti di Zurigo e di St. Margrethen ritornano alla mente le aspirazioni e i progetti accarezzati per decenni dalla nostra città per meglio integrarsi nella rete delle vie di trasporto internazionale tra il sud ed il nord dell'Europa<sup>8</sup>. Tutti questi progetti visionari, di cui fa parte l'idrovia Locarno-Venezia, hanno un tratto in



<sup>7</sup> A. HANSELMANN, «Rhein-Gross-Schiffahrt». *Der Traum von St. Margrethen*, lavoro di maturità Kantonsschule Heerbrugg, 28. 11.2010. Il lavoro cita fra l'altro progetti di Gelpke presso l'Archivio di Stato di Basilea città e la biblioteca Vadiana di S. Gallo e i protocolli del comune di St. Margrethen.

<sup>8</sup> R. HUBER, *Valicare il Gottardo con le navi: i progetti dell'idrovia Locarno-Venezia all'inizio del XX secolo*, in «Bollettino della SSL» n. 5, Locarno 2002, pp. 39-47.

comune. Se li consideriamo in un'ottica più ampia, cioè non solo dal punto di vista della storia locale, essi perdono il loro carattere di utopie singolari. Le loro radici risalgono a un tempo in cui la preminenza delle macchine, dei treni e degli aeroplani per gli spostamenti sul continente non era acquisita. Una plurisecolare esperienza di trasporti fluviali suggeriva questo tipo di soluzione che poi non fu realizzata. Infatti, benché visionaria, l'idea di un'idrovia attraverso le Alpi era rimasta intrappolata in una logica tecnica tradizionale, la cui validità non è stata confermata dallo sviluppo storico.

Tuttavia l'ormeggio che ci lega al passato, benché ridotto a filo sottile, in un certo qual modo ha retto. Lasciando il campo libero all'arte, riscopriamo ora la visione delle «Alpi in riva al mare» sotto una diversa prospettiva d'esperienza estetica che offre una patina di originalità e di inedito e che ha, per altri versi, radici antiche.

