

Analisi dell'insediamento

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città**

Band (Jahr): **6 (1991)**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

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 Ausdrücke 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.

2 Analisi dell'insediamento

2.1 Da borgo a città

Tra il volgere del XVIII secolo e l'aprirsi dell'Ottocento il quadro che Locarno offriva ai suoi visitatori doveva apparire desolante. Basti citare la descrizione redatta alla fine del XVIII secolo dal cronista bernese Karl Viktor von Bonstetten (1796–1832): «... essa è fatiscente, abbandonata a se stessa – pure in mezzo a terre paradisiache – priva di industrie e di scuole e di senso civico, semiaffondata nella superstizione e nella melma»¹². In *La Svizzera Italiana* del 1840¹³ Stefano Franscini (1796–1857) attribuì a due fatti ben precisi, verificatisi nel Cinquecento, le ragioni di questo stato di immobilismo e di decadenza: la distruzione del ponte della Torretta di Bellinzona nell'alluvione del 1515, che emarginò Locarno dalle correnti di traffico attraverso le Alpi, e l'esilio forzato nel 1555 delle fami-

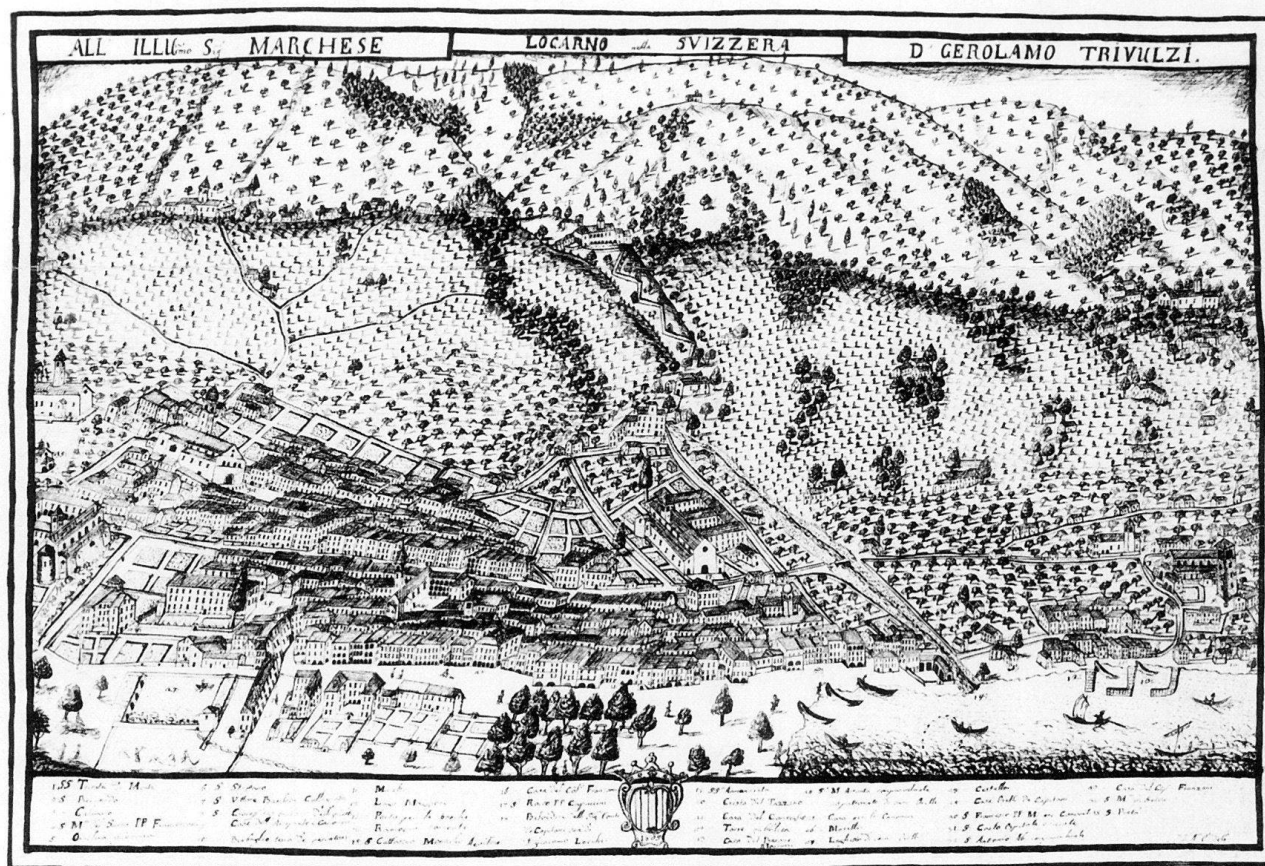
glie protestanti, che privò Locarno dei suoi uomini più intraprendenti e culturalmente preparati. Tali avvenimenti determinarono una situazione di chiusura e isolamento tanto in senso geografico che in senso sociale e culturale: in senso geografico per la mancanza di adeguate vie di comunicazione, sia verso la dorsale dei traffici del San Gottardo a est, sia verso le regioni piemontesi a ovest; in senso sociale e culturale per il dominio esclusivo, compiacenti i landfogti, delle potenti corporazioni dei Nobili, dei Borghesi e dei Terrieri, che assieme alle numerose congregazioni religiose traevano ricchezza e potere dalle rendite fondiari e dai diritti di pascolo sul Piano di Magadino e nelle valli vicine. Le attività commerciali, svolte soprattutto da forestieri in occasione del mercato quindicinale del giovedì, erano circoscritte ad uno spazio locale limitato alle valli e al bacino del lago Maggiore, principale via di comunicazione dell'epoca. A questo occorre aggiungere la posizione geografica di Locarno, che chiusa tra la ripida montagna a nord e i terreni paludosi verso il lago a sud non offriva certo condizioni insediative ideali.

Eppure nel 1898, un secolo dopo la descrizione del Von Bonstetten, l'autore di una guida turistica italiana poteva affermare: «Locarno ha davanti a sé uno splendido avvenire, e molto guadagnerà, da una parte, mercé la congiunzione stradale con Domodossola ... Un grande impulso riceverà pure il suo incremento dalla riuscita dell'altro poderoso disegno di aggregamento dei vicini comuni di Muralto, Orselina e Solduno»¹⁴. Sebbene la contrapposizione fra la descrizione del Von Bonstetten e quella del Brusoni rifletta l'ottica illuministica del primo e gli interessi turistico-propagandistici del secondo, rimane comunque evidente la diversità di prospettive che si ponevano a Locarno alla fine dell'Ottocento rispetto agli inizi dello stesso secolo. Il reinserimento di Locarno nelle nuove realtà sociali, culturali ed economiche del XIX secolo fu un processo assai faticoso, non privo di reflussi. Nell'ambito degli imponenti sforzi compiuti dal nuovo cantone per dotarsi di una rete di strade cantonali, nel 1813–1815 fu ricostruito a Bellinzona il ponte della Torretta; nel 1815 inoltre, su piani dell'ingegner Francesco Meschini (1762–1840), venne costruito l'altrettanto monumentale ponte Maggia (v. *fiume Maggia*), tra Locarno e Ascona. Ma questi sforzi infrastrutturali non trovarono corrispondenza in un mutamento delle strutture sociali. Significativo è il fatto che già nel 1817 il ponte Maggia venne parzialmente distrutto da una piena, rimanendo per lunghi anni interrotto; ancora alla fine del secolo alcune parti mancanti erano sostituite da un traliccio provvisorio di legno. La costruzione di una nuova rete di strade principali nei primi decen-



EFFIGIE DI MARIA V. SANTISSIMA
Venerata nel Santuario del Sasso sopra Locarno
Officiato dai PP. Cappuccini
Incoronata Solennemente 15 Agosto 1880

Ill. 15 Locarno–Orselina. «Effigie di Maria V. Santissima, venerata nel Santuario del Sasso sopra Locarno». Vignetta ricordo incisa da Santamaria (Milano), 1880.



Ill. 16 «Locarno nella Svizzera». Veduta della città da sud. Disegno di Antonio Orelli de Capitani, 1805.

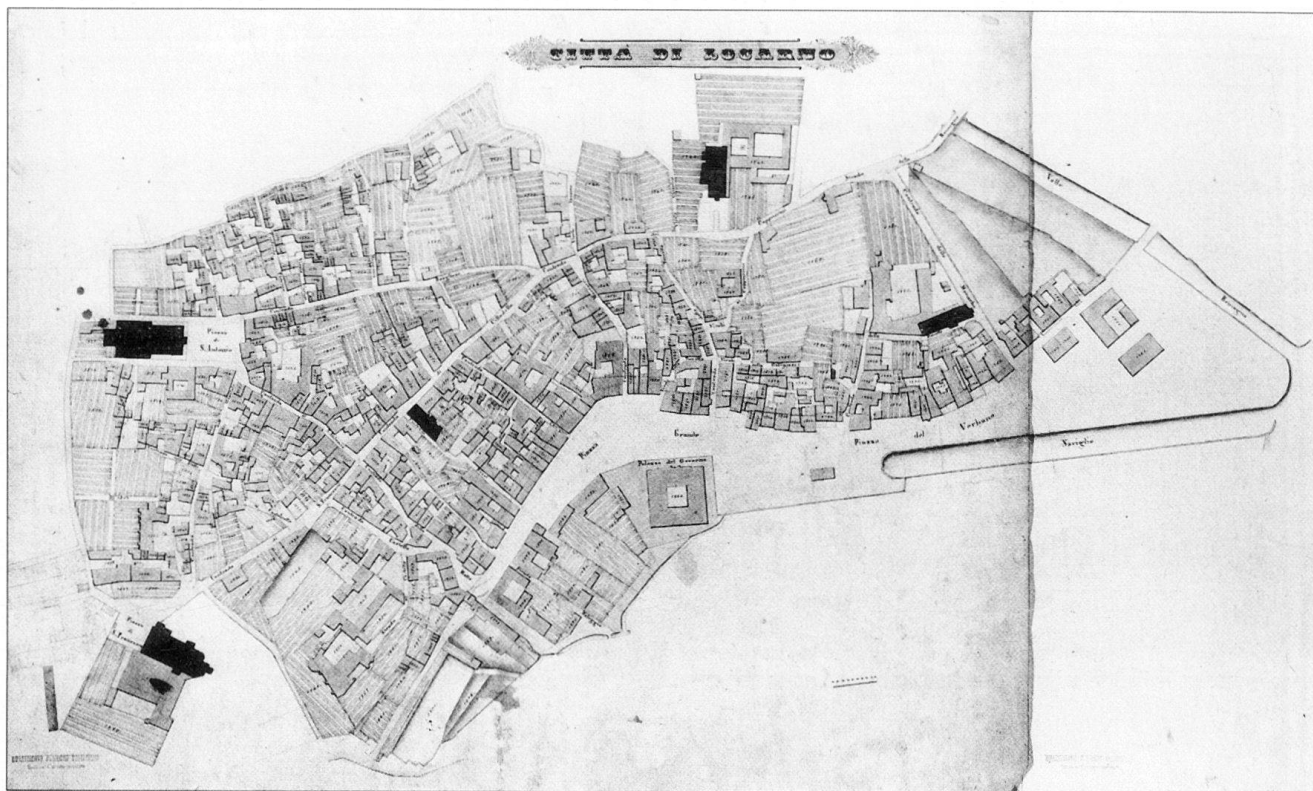
ni dell'Ottocento, l'allacciamento alle grandi comunicazioni ferroviarie nazionali e continentali, e la bonifica del delta della Maggia crearono comunque le premesse territoriali e geografiche per quest'apertura che poté attuarsi in particolar modo sullo scorcio del secolo, con il ritorno in patria degli emigranti più fortunati, l'affermarsi di una nuova borghesia commerciale e imprenditoriale, il rinnovamento culturale e delle abitudini sociali dovuto ai flussi turistici, e con l'acquietarsi della lotta politica fra conservatori e liberali.

Il tessuto edilizio e le strutture urbane formatesi nel corso dell'Ottocento costituirono lo spazio entro il quale questa nuova società si è sviluppata, nonché il luogo della sua rappresentazione. Teatro privilegiato di questa rappresentazione fu la *Piazza Grande*, che nelle illustrazioni, nelle stampe e nelle fotografie appare frequentemente come scenario sia dei vari momenti della vita quotidiana della città che dei suoi avvenimenti storici più significativi (v. cap. 4.5). Attraverso la cerniera di *Piazza Grande* si fronteggiano la Città Vecchia, con i suoi spazi chiusi e tortuosi, e il Quartiere Nuovo, uno degli esempi più evidenti in Svizzera, accanto a La Chaux-de-Fonds e Glarona, di impianto urbanistico a scacchiera rigorosamente ortogonale. Tramite

una linea ideale che attraversa *Piazza Grande* si fronteggiano in una dimensione più vasta anche i due poli che caratterizzano la Locarno d'inizio Novecento: il santuario della Madonna del Sasso, arroccato sulla montagna, emblema di una cattolicità che aspira a stendere il proprio manto protettivo sul mondo sottostante, e il delta della *Maggia* bonificato, sul quale sorge la città nuova, simbolo dell'ordine pianificatorio e del progresso civile. D'altra parte la *Piazza Grande* rappresenta anche un corridoio che perpendicolarmente a quest'asse ideale collega le nuove periferie a est e a ovest della Città Vecchia, ossia Muralto e il terrazzo verso Solduno. È questa la direttrice lungo la quale si svilupparono le correnti di traffico, dapprima soltanto stradale, in seguito anche ferroviario, congiungendo Locarno al mondo esterno.

2.2 Le trasformazioni di Piazza Grande

Nella veduta del 1805 di Antonio Orelli de Capitani (v. cap. 4.6: 2) si riconosce l'antica struttura del borgo, chiuso tra lago e montagna, circondato da una corona di insediamenti emergenti (Castello,



Ill. 17 Pianta della città di Locarno. Foglio speciale della «Mappa del Territorio di Locarno e di Locarno con Solduno» dell'ing. Giovanni Carcano, 1849.

collegiata e i tre conventi di S. Francesco, dei cappuccini e di S. Caterina), dominato dal santuario della Madonna del Sasso che si erge come un'acropoli su uno sperone roccioso, quasi a picco sopra l'abitato. Questo si presenta con un tessuto edilizio differenziato in tre settori ben distinti. Al centro è situato il nucleo più antico di origine medievale, costituito dall'edificazione sorta lungo la croce stradale formata dalla *Via Cittadella* e dalla *Via Sant'Antonio*, dove si sono raggruppati i palazzi a corte interna delle famiglie nobili. Alcuni di essi pervennero a fortificarsi, come il palazzo dei Muralto in riva al lago e soprattutto come il quartiere dei conti Rusca, al limite ovest del borgo, ampliatisi fino a diventare il Castello di Locarno. A monte di *Contrada Borghese*, che corrisponde al tratto urbano dell'antica *Via Francesca*, la strada principale di attraversamento della regione, troviamo un piccolo quartiere popolare dal tessuto edilizio del tutto simile a quello dei villaggi rurali dei dintorni. Verso la riva del lago si è invece configurato a partire dal XIV–XV secolo un sobborgo, formato da una schiera di lotti stretti e lunghi e dove trovarono spazio le nuove attività economiche, legate ai traffici del porto, dei ceti di più recente inurbazione: bottegai, artigiani, commercianti¹⁵.

Nella prima metà dell'Ottocento il vago spiazzo a sud dell'abitato continuamente trasformatosi nel

corso dei secoli in seguito all'avanzamento del delta della *Maggia*, da piazzale periferico si è affermato quale centro della vita economica, sociale e politica del borgo, sostituendo in questa funzione la *Piazza Sant'Antonio*. La rivalutazione di *Piazza Grande* nel primo Ottocento è testimoniata dalle importanti trasformazioni urbanistiche e edilizie che essa conobbe in questo periodo. Nel 1825 venne provvista di un selciato e di una piantagione di cento platani. Nel 1828, due anni dopo il varo del «Verbano», il primo battello a vapore sul lago Maggiore (v. cap. 1.1: 1826) – la navigazione a vapore venne introdotta con ventidue anni d'anticipo rispetto al lago di Lugano! –, su piani dell'ingegner Francesco Meschini (1762–1840) si procedette a costruire il naviglio (*Lungolago Motta: Porto*), uno stretto e lungo canale adibito allo scalo dei natanti, che riportò il lago davanti alle case della piazza. Esso si prolungava in corrispondenza dell'attuale *Largo Zorzi* sino all'altezza di casa Varena (*Via delle Pannelle* no 2), introducendo nel disegno urbano di Locarno un primo elemento di geometria e di assialità contrapposto alla linea sinuosa e irregolare del fronte di case di *Piazza Grande*. All'asse del naviglio si orientò nel 1837–1838 la costruzione del Palazzo governativo (*Piazza Grande* no 5), che rappresenta il culmine del neoclassicismo locarnese. L'edificio venne promosso da un gruppo di intraprendenti notabili locali per ospita-



Ill. 18 Locarno. Piazza Grande vista da ovest. Sulla destra il Palazzo governativo. Sulla sinistra il fronte di case con i portici. Sullo sfondo il porto con l'imbarcadero. Fotografia di L. Brunel (Lugano) del 1879.

re, nei suoi periodi di permanenza a Locarno, il Governo ticinese, costretto a peregrinare da un capoluogo all'altro in seguito alla Costituzione del 1814¹⁶. Contrariamente a quanto avvenne a Lugano, Locarno trovò tra i suoi concittadini un architetto capace di progettare un palazzo che avrebbe retto il paragone con pubblici edifici disegnati da più illustri architetti: Giuseppe Pioda (1810–1856). L'imponente volume a pianta approssimativamente quadrata delimitò il fronte sud di *Piazza Grande*, determinando una sostanziale modifica del suo impianto urbanistico: mentre nei secoli precedenti essa fu sempre aperta verso il lago e, successivamente, verso i Saleggi, la costruzione del Palazzo governativo chiuse tale prospettiva, rendendo lo spazio della piazza più raccolto, anche se di notevoli dimensioni. L'importanza di questo nuovo fronte venne sottolineata dal fatto che la qualificazione architettonica del Palazzo governativo si limitò alla facciata nord, prospiciente *Piazza Grande*: un portico colonnato centrale in corrispondenza del portone principale, sovrastato da un timpano sorretto da sei paraste con capitelli ionici, che contraddistingue in facciata la sala del Gran Consiglio, evidenziata anche dalle cinque alte finestre. Attraverso quest'impianto *Piazza Grande* è messa in comunicazione con la monumentale corte interna, provvista di un colonnato d'ordine tuscanico. Come anche a Lugano, non fu sufficiente la costruzio-

ne di un palazzo governativo per garantirsi la sede del Governo cantonale. Durante i periodi di vacanza, l'edificio veniva adibito agli usi più svariati e il salone periodicamente utilizzato come sala per teatri e concerti. Dopo che nel 1881 Bellinzona fu designata capitale stabile del cantone, nel Palazzo si insediò un istituto bancario.

Nello stesso arco di tempo un intenso rinnovamento edilizio riguardò anche il sinuoso e più antico fronte nord di *Piazza Grande*. Ciò risulta da un pur sommario confronto fra le vedute di Federico Leucht del 1766–1768 e l'inconografia della piazza relativa alla metà dell'Ottocento circa (v. cap. 4.5). Per garantire il controllo del rinnovo edilizio in atto dal profilo della polizia delle costruzioni, dell'igiene e dell'estetica, l'Assemblea comunale di Locarno adottò nel 1850 un Regolamento di pubblico ornato, di polizia e di sicurezza pubblica, con il quale venne istituita la Commissione d'ornato, incaricata di esaminare per il Municipio in particolare i progetti delle costruzioni a confine con il suolo pubblico¹⁷.

Attorno alla metà dell'Ottocento Locarno visse un lento ammodernamento urbano, circoscritto comunque al tessuto edificato esistente. Numerose antiche case borghesi e patrizie, con la loro caratteristica tipologia, chiuse verso lo spazio stradale ma aperte sul cortile interno a loggiato, vennero trasformate¹⁸. L'intervento concerneva in genere due



Ill. 19 Locarno. Facciata del palazzo Morettini, principale esempio del rinnovamento edilizio della città verso la metà del '800.

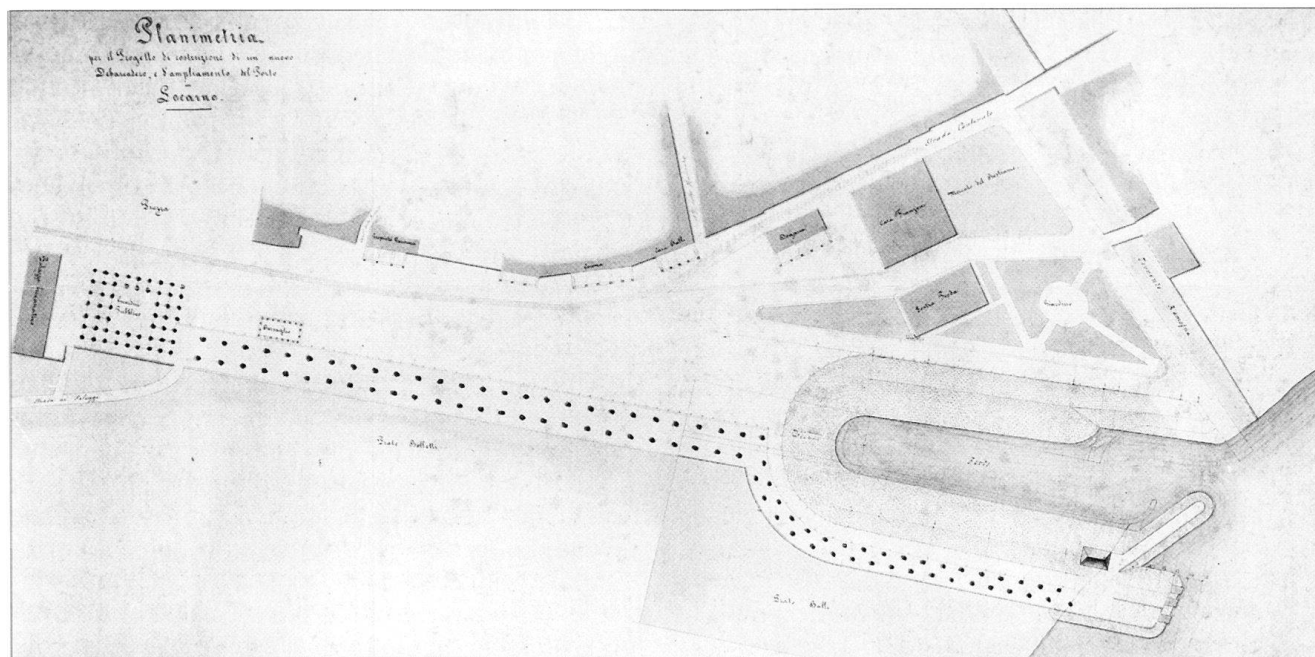
aspetti: la regolarizzazione e la decorazione delle facciate secondo una sobria interpretazione degli elementi stilistici del classicismo e la decorazione pittorica degli spazi interni più importanti, con motivi illusionistici di gusto neobarocco, combinati spesso con eclettici motivi ornamentali floreali. L'architetto più importante di quest'epoca fu Giuseppe Franzoni (1824–1870), che nel 1854 trasformò palazzo Morettini (*Via Cappuccini* no 12), l'esempio più significativo di questo rinnovamento edilizio. Il Franzoni firmò anche i piani del palazzo Pedrazzini (*Contrada Borghese* no 1) del 1856–1857, grande esempio di nuovo edificio sorto a completamento del tessuto edilizio esistente. Allo stesso architetto si possono forse attribuire anche alcune delle sobrie ville tardoclassicistiche con grandi parchi sorte isolate a Muralto e Minusio negli anni 1850–1870¹⁹. Nel giro di alcuni decenni Locarno si ritrovò quindi con un nuovo volto, caratterizzato dalla continuità di un'architettura di gusto classico, permeata comunque ancora di forti accenti regionali lombardo-piemontesi.

I timidi rinnovamenti edilizi ed urbanistici della prima metà dell'Ottocento, pur producendosi all'interno delle strutture urbanistiche ed economico-sociali esistenti, rappresentarono nondimeno la premessa dello sviluppo urbanistico che Locarno conobbe alla fine del secolo. La città riuscì allora finalmente a darsi gli impulsi decisivi per ingenerare delle trasformazioni atte a travalicare i ristretti limiti, non solo topografici, del vecchio borgo, proiettando Locarno entro nuove dimensioni territoriali, sociali ed economiche.

2.3 La ferrovia «apre» la città

Quando nel 1874 la ferrovia arrivò a Locarno e quando nel 1882 fu allacciata alla linea internazionale del Gottardo, pochi erano coscienti delle enormi implicazioni d'ordine economico e sociale che essa avrebbe prodotto. Infatti, ancora nel 1883, le Autorità comunali intravedevano nei traffici lacuali le maggiori possibilità di sviluppo e crescita della città, come risulta dalla seguente descrizione relativa al futuro di Locarno, contenuta in un messaggio municipale che proponeva l'acquisto dei terreni detti Prati Boletti, a sud di *Piazza Grande*: «La sua posizione sul lago Maggiore in confine con l'Italia, allo sbocco di molte ed ora ricche valli gli (a Locarno, n.d.r.) assegna il mercato dello scambio dei loro prodotti ... Abitiamo un paese lacuale lungi dal lago, senza approdo per lo sbarco e l'imbarco delle merci, senza piazze di deposito.» Il Municipio indicava quindi la necessità «di allargare le sue spiagge di approdo e migliorare le sue condizioni commerciali»²⁰. In effetti negli anni tra il 1850 e il 1868 uno dei principali oggetti che si ripresentava a scadenze regolari sul tavolo del Municipio era lo studio di un nuovo porto adeguato alle esigenze moderne. Nel 1869, dopo l'alluvione del 1868 che distrusse parzialmente il naviglio esistente, venne realizzato il nuovo porto a sacco su progetto dell'ingegner Giuseppe Franzoni (1819–1895). Esso avrebbe dovuto favorire l'approdo dei nuovi grandi battelli a vapore in navigazione sul Verbano e, con i nuovi moli e le relative attrezzature, rendere più agevole il carico e lo scarico delle merci²¹. Tuttavia il porto, anziché imporsi come elemento portante di una struttura economica commerciale-industriale, assunse più che altro l'aspetto di specchio d'acqua decorativo inserito nello spazio verde dei vicini *Giardini pubblici*, corrispondendo alla nuova immagine turistica di Locarno. Significativo è in questo senso un prospetto pubblicitario dell'hôtel De la Couronne (*Largo Zorzi* no 4) in cui il porto appare come motivo ornamentale, che con la sua vicinanza conferisce prestigio e attrattiva all'albergo stesso. La «Sostra Pioda» (*Via della Dogana Vecchia* no 3), adibita originariamente a magazzino delle merci in transito al porto, fu trasformata in palazzo residenziale con caffè al piano terreno. Nel 1884 accanto al porto venne inoltre realizzato un primo tratto di quai della lunghezza di sessanta metri (*Lungolago Motta*).

Fu invece la ferrovia ad imporsi negli anni successivi come nuovo mezzo di trasporto²². Dalla metà dell'Ottocento in poi l'Autorità municipale di Locarno seguì con attenzione i dibattiti e le iniziative relativi ai progetti di una ferrovia attraverso il Ticino. Fino al 1860 circa il tracciato più probabile



Ill. 20 Locarno. Progetto di nuovo porto e approdo dell'ing. Giuseppe Pedrolì del 1868. Si tratta dell'ultimo dei numerosi progetti di sistemazione del naviglio elaborati negli anni '50 e '60, prima che l'alluvione del 1868 lo distruggesse totalmente.

prevedeva l'entrata in territorio svizzero da Brissago, in continuazione della linea Torino–Novara–Arona delle ferrovie sardo-piemontesi, l'attraversamento del Piano di Magadino e il congiungimento alla linea della Ferrovia Svizzera Riunita a Coira attraverso il Lucomagno. Locarno sarebbe quindi diventata un importante nodo della nuova linea. Assai intensi furono i contatti dell'Autorità politica di Locarno con i promotori delle diverse società concessionarie che si erano succedute. A livello politico essa si mosse con tempestività per influenzare le scelte generali di tracciato (con delegazioni municipali a Milano, Torino, Genova, Novara, Berna, San Gallo e con frequenti contatti con i deputati locarnesi alle Camere federali, come pure con parlamentari sardo-piemontesi). A livello tecnico essa si interessò dei problemi particolari di tracciato e dell'ubicazione della stazione. Il Municipio si mosse anche ogni qualvolta una concessione veniva a cadere per sollecitare presso gli altri comuni, i distretti e l'Autorità cantonale nuove iniziative in vista della realizzazione dei progetti²³. Ma le scelte per un'opera di tali dimensioni per forza di cose dovevano essere compiute altrove, laddove vi era la disponibilità di ingenti capitali da investire nell'impresa. Nel 1869 a Berna la Confederazione elvetica, il nuovo Regno d'Italia e gli stati germanici firmarono la convenzione per la linea del San Gottardo, con la concessione dei relativi sussidi. Non è che tale decisione significasse automaticamente la relegazione di Locarno a nodo secondario della futura rete ferroviaria. La concessione al Comitato del Gottardo, cui subentrò più tardi la «Gott-

hardbahn», o Compagnia del Gottardo, prevedeva inizialmente diversi accessi al tronco centrale: uno da Camerlata attraverso Chiasso e Lugano, con una diramazione da Mendrisio verso Varese; un secondo da Luino attraverso il Piano di Magadino; un terzo da Arona, lungo il lago Maggiore, attraverso Locarno. Furono gli eventi politici ed economici che in quei decenni mutarono sostanzialmente l'assetto geopolitico e geoeconomico italiano a dare sempre maggiore importanza al collegamento verso Milano e quindi verso il resto della Penisola. Il collegamento con il Piemonte e Torino perse d'importanza dopo la creazione nel 1861 del Regno d'Italia e la designazione a capitale dello stesso di Firenze dapprima e quindi di Roma nel 1870. Da allora Torino indirizzò le sue relazioni commerciali soprattutto verso la Francia, la Savoia e Ginevra. Nel 1873 si diede avvio ai lavori delle linee interne ticinesi, Biasca–Bellinzona, Lugano–Chiasso e Locarno–Bellinzona, che furono inaugurate nel dicembre del 1874. Nel 1872 erano iniziati anche i lavori per il traforo della galleria tra Airolo e Göschenen. Le difficoltà tecniche e gli imprevisti di questa opera colossale nel 1876 trascinarono la «Gotthardbahn» in una grave crisi finanziaria. L'impresa rischiò di fallire; si prospettò a questo punto la rinuncia al tronco Bellinzona–Lugano, la cui realizzazione comportava costi assai elevati a causa del valico del monte Ceneri. Questa situazione avrebbe potuto rilanciare la direttrice del lago Maggiore quale tracciato principale in continuazione della linea del Gottardo verso la Pianura Padana. Ma in un'ottica cantonale sarebbe stato

messo in forse uno degli obiettivi fondamentali, cioè la congiunzione con una rete ferroviaria interna di tutti i principali centri del Ticino. Nel marzo del 1878 fu deciso un nuovo intervento finanziario da parte degli stati convenzionati per salvare la «Gotthardbahn». L'adesione del Cantone al relativo protocollo fu assai controversa per il timore che ciò potesse comportare la rinuncia alla linea del monte Ceneri; il Governo cantonale con alla testa il suo «leader» carismatico, il valmaggese e locarnese d'adozione Gioachimo Respini, in contrasto con certi sentimenti regionalistici e conservatori sopracenerini si impegnò per ottenere le necessarie garanzie. Queste vennero in effetti soprattutto da parte del Regno d'Italia, che accordò i nuovi sussidi alla condizione che si realizzasse il collegamento diretto verso Milano attraverso Lugano e Como. La linea Bellinzona–Lugano divenne, dopo l'inizio nel giugno del 1882 dell'esercizio regolare tra Basilea e Milano, il tronco principale, mentre la linea Cadenazzo–Luino mantenne sempre un'importanza secondaria e locale. La prosecuzione della linea di Locarno verso Arona invece cadde in oblio. L'idea venne ripresa qualche anno più tardi, nel 1898, dal sindaco di Locarno Francesco Balli (1852–1924), nel quadro di un grandioso disegno di una rete di ferrovie locarnesi²⁴. Ma ormai l'epoca dei grandi progetti ferroviari era già tramontata: gli investitori privati puntavano gli occhi su altre imprese più redditizie, mentre gli stati erano impegnati con il riscatto delle reti ferroviarie esistenti, ragione per cui non se ne fece più nulla.

La costellazione di interessi politici ed economici a livello internazionale fece sì che Locarno, anziché diventare un nodo importante della rete ferroviaria europea, venisse a trovarsi all'estremità di un suo ramo secondario. La ferrovia si rivelò essere comunque il fattore decisivo dello sviluppo urbano di Locarno negli ultimi decenni dell'Ottocento e all'inizio del Novecento. Essa infatti determinò in

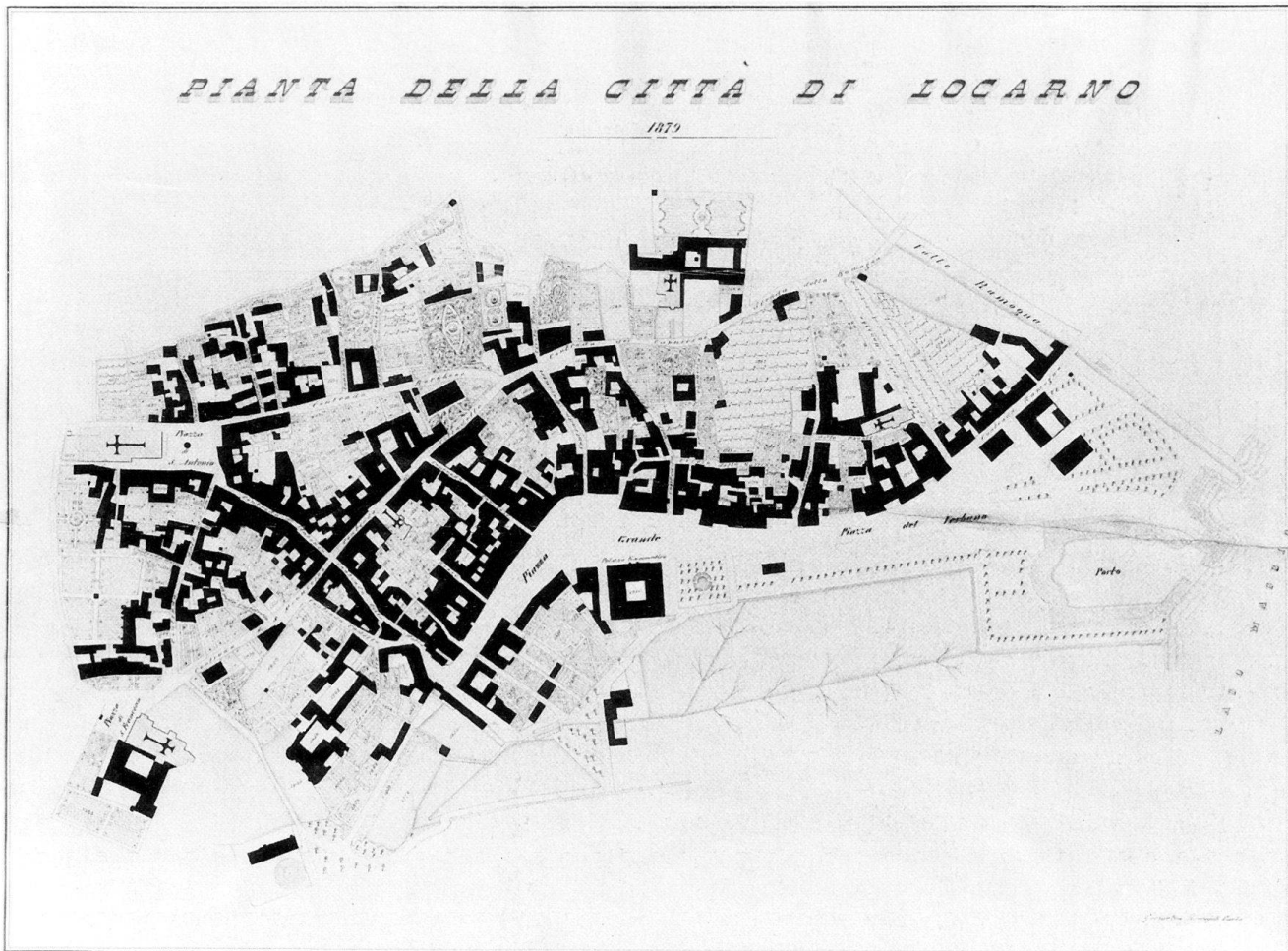
pochi anni una nuova distribuzione sul territorio sia della popolazione che delle attività economiche, favorendo i centri principali del cantone. Si attuò quella che è stata chiamata la formazione del Ticino «ferroviario», che sostituì il Ticino «preferroviario», formato da un conglomerato di tante piccole borgate distribuite in modo uniforme su tutto il territorio cantonale, ciascuna con il proprio spazio regionale ben definito e con poche relazioni funzionali tra di esse. La ferrovia determinò un Ticino più gerarchico, con la prevalenza di alcuni centri privilegiati, situati lungo gli assi ferroviari, dotati di una rete di relazioni economiche, sociali e culturali non limitate al ristretto ambito regionale, bensì protese anche oltre i confini cantonali e nazionali²⁵. Per quanto riguarda le implicazioni urbanistiche dirette dell'arrivo della ferrovia, occorre menzionare le discussioni sulla localizzazione della stazione ferroviaria. L'affermazione della linea Milano–Chiasso–San Gottardo e la conseguente provvisoria rinuncia ad un prolungamento della linea di Locarno verso l'Italia indusse la «Gotthardbahn» a preferire un'ubicazione a est dell'abitato di Locarno. Oltre che offrire la vicinanza al porto – fattore assai importante nella progettazione ferroviaria dell'epoca – tale collocazione permetteva di evitare i problemi tecnici e finanziari legati ad un'eventuale aggiramento di Locarno per raggiungere una stazione che il Municipio proponeva di costruire sul terrazzo tra la Città Vecchia e Solduno. La Municipalità di Locarno insisteva comunque per un'ubicazione della stazione sul proprio territorio comunale. Nel 1865, in occasione di un sopralluogo, si parla di un progetto Gavay, che prevedeva il fabbricato viaggiatori nei pressi del monastero di S. Caterina e l'area dei binari sul territorio di Orselina (ora Muralto), al posto dell'attuale parco del Grand Hôtel (*Via Sempione* no 17); di un progetto Welti ai Prati Boletti; di un progetto Homerson nei pressi della casa daziaria (*Via Ramogna* no 3); emerge anche l'idea di un fabbricato viaggiatori posto nei pressi del casotto dei carabinieri (*Giardini pubblici*). L'ubicazione della stazione ferroviaria a Muralto fu comunque decisa in modo inappellabile dalla «Gotthardbahn» in base alle proprie considerazioni d'ordine tecnico-finanziario²⁶.

Contrariamente a Bellinzona, la stazione non venne messa in comunicazione con la città tramite un vero e proprio «viale della stazione»; questa funzione sarebbe stata assunta dall'esistente *Via Ramogna*, la cui larghezza non era certo paragonabile a quella di un viale, mentre l'accesso al fabbricato viaggiatori veniva garantito da una spianata davanti alla stazione stessa (*Piazza Stazione*).

Nella pianta di Locarno del 1879 (v. cap. 4.6: 9) del geometra Carlo Roncaglioli (1845–1913) si riconosce



Ill. 21 Locarno–Muralto. La stazione ferroviaria della «Gotthardbahn» e il Grand Hôtel. Fotografia del 1880 circa.



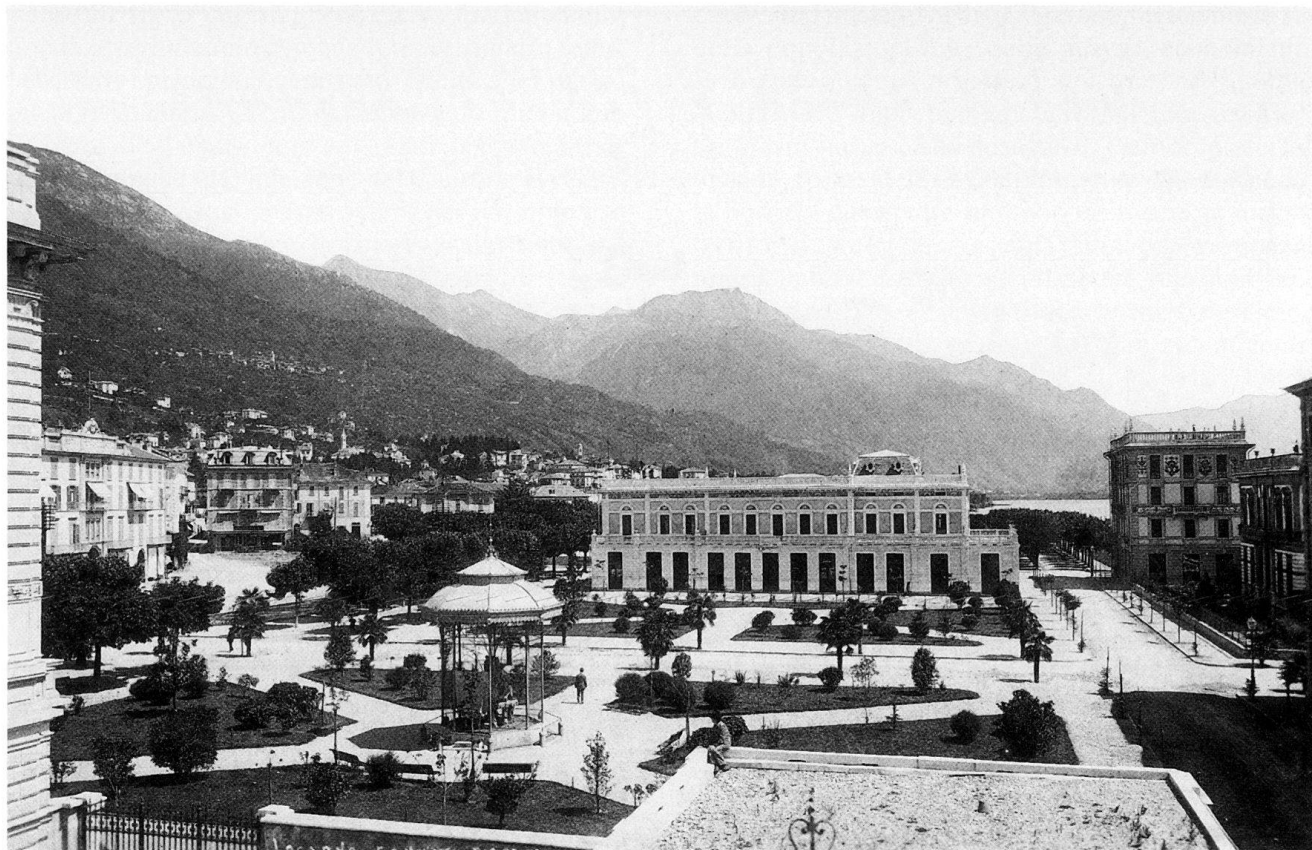
Ill. 22 Pianta della città di Locarno del geometra Carlo Roncajoli, 1879.

comunque un sistema di larghi viali alberati, realizzati tra il 1869 e il 1871, che, aggirando *Via Ramogna*, collegano fra loro i punti focali della moderna Locarno dell'epoca: *Piazza Grande*, il porto e la stazione ferroviaria. Fu questo il primo vero e proprio progetto urbanistico ottocentesco di Locarno, inteso a dare un nuovo volto al settore sud della città, determinato in parte dall'orientamento e dall'ubicazione del vecchio naviglio e del Palazzo governativo; le nuove vie si presentavano delimitate da alberi, anziché da edifici, in quanto lo sviluppo della città non era ancora tale da giustificare nuove ampie aree fabbricabili. La matrice del futuro Quartiere Nuovo era tuttavia già forgiata e Locarno dichiarava le sue aspirazioni a conseguire una nuova dimensione urbana, che superasse la tradizione di borgo lacustre d'importanza regionale.

2.4 Paesaggio, mito e turismo

La ferrovia portò a Locarno – e in altri centri ticinesi – forestieri benestanti e lavoratori stranieri, capitali e nuove idee, nuovi bisogni e nuove abitu-

dini di vita²⁷. Nel contempo essa fu la premessa per lo sviluppo della moderna industria turistica di Locarno. Già nella prima metà dell'Ottocento, grazie al miglioramento delle vie di traffico, Locarno era frequentemente visitata dai primi turisti inglesi e tedeschi. L'introduzione della navigazione a vapore sul lago Maggiore nel 1826 migliorò inoltre le comunicazioni con il Piemonte e la Lombardia, soprattutto con gli altri centri rivieraschi del Verbano. Locarno poté quindi beneficiare del movimento turistico di Stresa e di Pallanza, sviluppatosi dopo l'inaugurazione nel 1855 della strada ferrata Novara–Arona. L'impulso decisivo provenne tuttavia dalla ferrovia nel 1874 e l'apertura della galleria del San Gottardo nel 1882. Prima dell'arrivo della ferrovia vi erano a Locarno, oltre ad alcune locande, due alberghi: l'albergo Svizzero, della famiglia Magoria, al centro della Piazza Grande, e l'albergo Corona, della famiglia Fanciola, di fronte al porto. Essi avevano la loro clientela fra i viaggiatori benestanti, spesso anche personaggi illustri, e fra i notabili in visita nei periodi di permanenza a Locarno del Governo cantonale. L'albergo Svizzero era il ritrovo dei liberal-conservatori; l'albergo

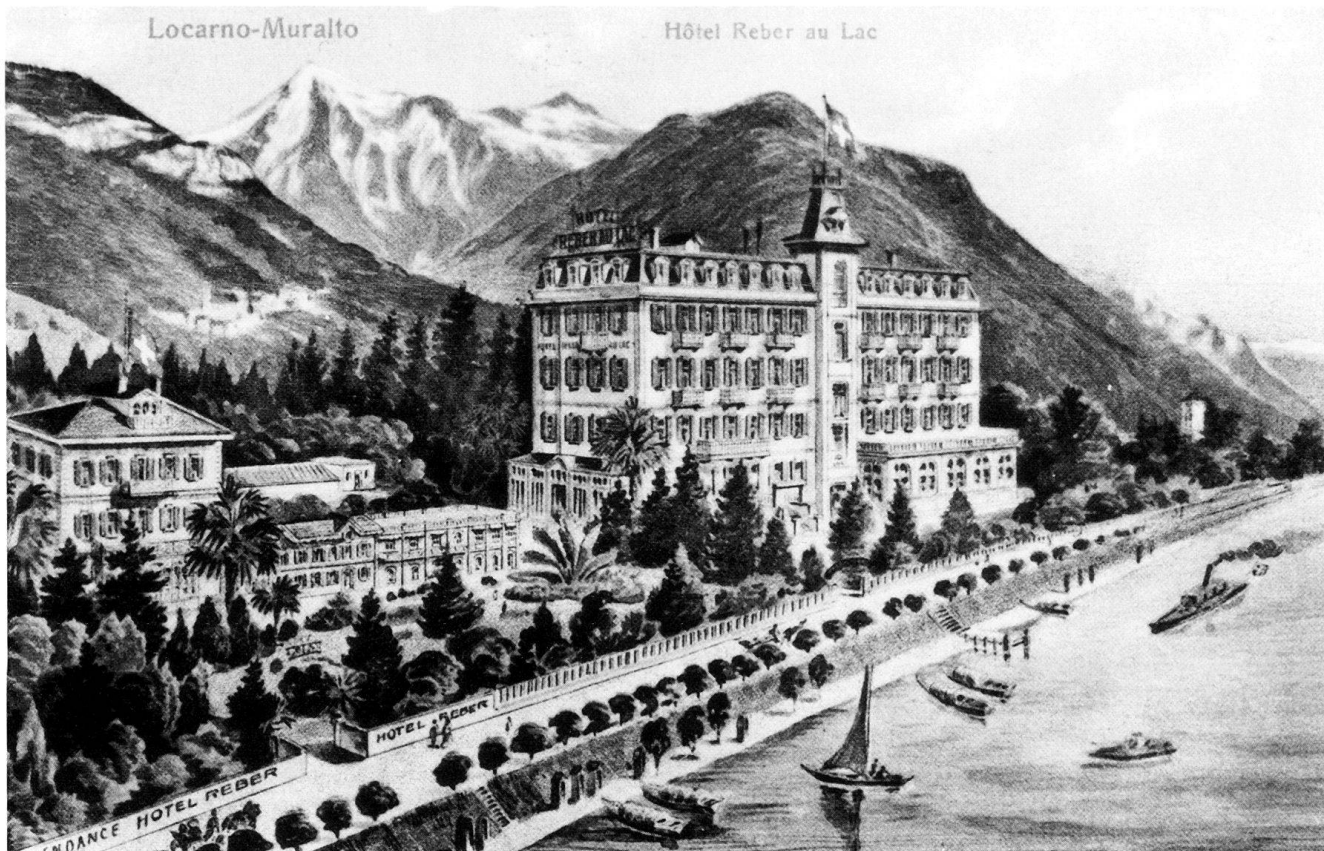


Ill. 23 Locarno. Veduta dei giardini pubblici con il Teatro Kursaal e le prime case del Quartiere Nuovo. Sulla sinistra il fronte delle case di Piazza del Verbano (oggi Largo Zorzi) con gli alberghi Metropole e Du Lac. Fotografia del 1905 circa.

Corona ospitava spesso manifestazioni patriottiche di stampo radicale²⁸.

Il grande salto di qualità, che diede avvio all'industria turistica della «belle époque», avvenne con la costruzione nel 1876, su iniziativa di Giacomo Balli, del maestoso Grand Hôtel Locarno (*Via Sempione* no 17) dell'architetto Francesco Galli (1822–1889). Si tratta del primo grande albergo di lusso nel Ticino, se si esclude l'hôtel Du Parc (in seguito Palace) di Lugano del 1855, che tuttavia risulta dalla trasformazione di un antico convento e dovette quindi incorporare determinate strutture preesistenti che ne condizionarono la progettazione. Il Grand Hôtel Locarno invece fu, a livello ticinese, il prototipo di un nuovo modello, fondato sulla messa in evidenza della possente volumetria, che si unisce con il parco circostante a formare un'unica grande scenografia neobarocca, ottenuta tramite la disposizione degli spazi di circolazione (portici, atri, corridoi, scale, suites di saloni, scalinate esterne). Sul modello del Grand Hôtel di Locarno, ritenuto all'epoca il maggiore albergo del Verbano e uno fra i più sontuosi della Svizzera, vennero costruiti in seguito lo Splendide (1888–1889) a Lugano, il Du Parc (1894) a Muralto (*Via San Gottardo* no 8), il Grand Hôtel Brissago (1906) e l'Esplanade (1912) a Minusio (*Via delle Vigne* no 149). A Locarno

l'esempio del Balli venne seguito da Adolfo Reber, che nel 1886 aprì a Muralto (*Viale Verbano* no 55), in riva al lago, la «Pension Reber», rivolta principalmente alla clientela germanica e svizzero-tedesca. Nel 1892 Carlo Franzoni trasformò un antico palazzo (*Via al Sasso* no 11), situato in luogo rialzato lungo la strada della Madonna del Sasso, e aprì la pensione Belvedere. Nello stesso anno Pietro Soldini inaugurò l'hôtel Du Lac (*Via Ramogna* no 3), di fronte al porto. Quasi tutti questi insediamenti alberghieri si staccano dall'abitato per cercare la posizione isolata, sopraelevata, in modo da potersi circondare di grandi parchi con viali, alberature, piantagioni esotiche, terrazzamenti, fontanelle, e in modo da offrire un ampio panorama sul lago e sulle montagne circostanti. La posizione del Grand Hôtel, prospiciente la stazione, evidenzia in modo esplicito quanto la clientela di questi nuovi impianti alberghieri fosse dipendente dalle comunicazioni ferroviarie. Nel 1902 si contavano tra Locarno e Muralto 13 alberghi di categoria per un totale di circa 1000 letti²⁹. In una guida turistica del 1927 sono elencati 60 alberghi di tutta la regione, per un totale di oltre 1750 postiletto³⁰. All'inizio del secolo sorsero anche le prime residenze di vacanza private, fra le quali diverse sontuose ville di facoltosi stranieri, in prevalenza germanici, che per mo-



III. 24 Locarno-Muralto. L'albergo Reber, aperto nel 1886 come pensione destinata particolarmente alla clientela tedesca e risultante dalla trasformazione di una filanda. Cartolina postale con le trasformazioni dell'arch. Ferdinando Fischer, 1912.

tivi climatici, fiscali o politici, elessero il Locarnese a loro seconda dimora; in alcuni casi vi si stabilirono definitivamente. Soprattutto ai Monti, a Muralto e a Minusio abbiamo trovato case d'abitazione e ville intestate a proprietari di origine straniera.

Una categoria di strutture alberghiere assai particolare e caratteristica nella Locarno turistica d'inizio secolo è quella dei «Kurhotel»³¹. Dopo il 1900 alcuni imprenditori, operatori turistici e medici misero gli occhi sul Locarnese per insediarvi sanatori, rivolti principalmente alla clientela tedesca. Nel 1900 un certo dottor Augusto Schmid, originario della Prussia, acquistò dal Comune di Locarno 50 000 metri quadrati di terreno a sud del Bosco Isolino e si assicurò un diritto d'acquisto per altri 300 000 attigui del Consorzio Rusca, con l'intenzione di crearvi un sanatorio per la cura delle malattie cardiache e nervose. Tuttavia non se ne fece mai nulla e nel 1917 il Comune rientrò in possesso del terreno³².

Miglior fortuna ebbe invece il progetto di un gruppo di finanzieri bernesi, appoggiati in loco dal municipale architetto Roberto Brönimann (1874-1937), per un grande sanatorio sulla collina di Orselina (*Via al Parco* no 27). Inaugurato nel 1912, venne chiamato Sanatorio Kurhaus Victoria, e più

tardi, in seguito all'introduzione di cure con acque radioattive, ribattezzato «Radium Kurhaus Victoria». Un anno dopo, nel 1913, fu aperto a Minusio, in posizione collinare, il Kurhotel Esplanade (*Via delle Vigne* no 149), sorto su iniziativa del dottor Luciano Bacilieri. Successivamente altre strutture analoghe, di dimensioni più ridotte, sorsero soprattutto in collina, sia su iniziativa privata che per volere di enti e associazioni filantropiche. In qualche caso gli intenti igienico-sanitari erano congiunti a fini d'ordine morale-spirituale o filosofico³³. Nel mondo dei «Kurhotel» il turismo vacanziero s'incontrava con quello delle riforme sociali e delle utopie. Le peculiarità climatiche, la bellezza del paesaggio, ma anche la forte carica simbolica dei luoghi attrassero verso la regione personaggi particolari, gruppi, movimenti, istituzioni, soprattutto dai paesi dell'Europa settentrionale, che nella seconda metà dell'Ottocento avevano subito profonde trasformazioni territoriali e sociali in seguito all'industrializzazione.

Si potrebbe indicare il santuario della Madonna del Sasso (*Via Santuario* no 2) come prototipo del luogo simbolico, in cui ideologia e utopia trovano una loro rappresentazione visiva³⁴. Una presunta apparizione della Vergine nel 1480 occasionò la nascita di un eremo di francescani. Nel periodo



Ill. 25 Locarno–Orselina. La «Deposizione» di Antonio Ciseri, tela collocata nel 1870 nel santuario della Madonna del Sasso.

della Controriforma a partire dalla metà del Cinquecento il santuario venne successivamente ampliato e trasformato in un sacro monte, sul modello degli analoghi impianti sorti nella stessa epoca in tutto l'arco prealpino meridionale, per giungere al suo massimo splendore e sviluppo verso il XVIII secolo. Nell'Ottocento, con il disgregamento dell'antico ordine sociale e politico, dal quale il santuario traeva la sua prosperità, il complesso del sacro monte andò progressivamente in rovina. Con la formazione nel 1888 della nuova diocesi di Lugano, in concomitanza con il dominio in governo del partito conservatore confessionale di Gioachimo Respini dal 1875 al 1890, la Madonna del Sasso divenne santuario diocesano, assurgendo a simbolo del Ticino cattolico in opposizione ad una società laica, che andava affermandosi con il graduale consolidamento dello stato liberale. Nel 1870 era stato collocato nel santuario il dipinto «La Deposizione» del pittore Antonio Ciseri (1821–1891). Negli anni successivi, il santuario e il convento vennero ampliati e profondamente trasformati nel loro aspetto architettonico per significare questo nuovo ruolo della Madonna del Sasso, che divenne meta di frequenti pellegrinaggi provenienti da tutto il Ticino e dall'alta Italia. Era anche questa una forma di turismo, facilitata dai più recenti sviluppi dei mezzi di comunicazione (navigazione sul lago, ferrovia) e non di poca importanza per l'immagine e l'economia di Locarno.

Ben diverse erano invece le motivazioni all'origine del particolare «turismo» che tra il 1869 e il 1875 portò sulle rive del lago Maggiore i più importanti «leader» anarchici europei. Michail Bakunin giunse casualmente a Locarno nell'autunno del 1869, proveniente da Ginevra³⁵. Nei suoi ripetuti periodi di permanenza in città allacciò stretti contatti con i locali circoli intellettuali radicali e soggiornò in diverse abitazioni private. Nel 1873 il militante anarchico italiano Carlo Cafiero, entrato in possesso di un'eredità, acquistò a nome di Bakunin una

tenuta nei pressi di Mappo, chiamata «Baronata» (Via San Gottardo n. 251–255), con l'idea di crearvi una comunità anarchica. La posizione discosta dall'abitato, vicina alla riva del lago, a due ore di navigazione dal confine, ne fece un luogo ideale per accogliere i militanti braccati dalla polizia italiana. La conduzione della Baronata venne affidata allo stesso Bakunin, che vi fece eseguire importanti lavori, fra cui la nuova villa detta Baronata Superiore. La vita della Baronata venne organizzata in senso comunitario, con una sorta di agricoltura di sussistenza svolta nella tenuta stessa e alla quale tutti i membri dovevano dare il loro contributo di lavoro. Già nel 1874 tuttavia nacquerò i primi problemi, dapprima d'ordine finanziario e quindi anche ideologici: Bakunin venne accusato dai compagni più giovani e intransigenti di assumere atteggiamenti borghesi e di aver investito troppi soldi in spese di lusso. Dopo la partenza di Bakunin, nell'autunno dello stesso anno, la comunità anarchica si sciolse e la Baronata ridiventò una lussuosa residenza borghese.

La presenza nella regione di anarchici e libertari gettò il seme dell'utopia più nota tra quelle che all'inizio del Novecento si svilupparono nel Locarnese: la comunità naturista e vegetariana del Monte Verità, promossa dalla bavarese Ida Hofmann (1864–1926) e dal belga Henri Oedenkoven (1875–



Ill. 26 Locarno–Minusio. «Il chiaro mondo dei Beati» tela di Elisar von Kupffer, collocata nel 1939 nella rotonda del «Santuario artis Elisarion», abitazione dell'artista.

1935)³⁶. Nel 1900, sostenuti da un gruppo di amici accomunati dal rifiuto della civiltà industriale e urbana e dalla trasgressione delle convenzioni della società borghese, trovarono sulla collina di Ascona, chiamata Monescia, il luogo ideale dove realizzare una nuova concezione della vita, basata sul culto del sole e dell'aria, del lavoro artigianale, dell'autosussistenza, dell'agricoltura primitiva e di un armonico rapporto con la natura. Nel quadro delle tendenze architettoniche d'inizio secolo nella regione locarnese, le numerose costruzioni sorte sul Monte Verità in seno alla colonia, ai margini di essa o dopo il suo scioglimento nel 1920, rappresentano un capitolo del tutto particolare. Da un lato vi troviamo costruzioni che si evidenziano per il loro carattere di unicità: la casa centrale della colonia, progettata nel 1904 dall'architetto berlinese Walter Hoffmann (1871–1904), che con il suo impianto scenografico appare come una mescolanza tra il padiglione neobarocco e la dacia tolstojana; la casa Anatta (1904) di Henri Oedenkoven, per il suo tetto piatto a terrazza citata dall'ideologo del movimento moderno Sigfried Giedion come esempio di architettura anticipatrice del «befreites Wohnen» (l'abitare liberato); la casa Semiramis, progettata nel 1909 dall'architetto torinese Anselme Secondo, esemplata su modelli esotici ancora tradizionali. Nelle capanne aria-luce, sorte a partire dal 1901 in base a idee e concetti sviluppati dall'Oedenkoven come abitazioni individuali dei monteveritiani, si scorge invece l'intento di fondare una nuova tipologia abitativa, ispirata all'ideale di «Lebensreform» (riforma della vita). Gli elementi più appariscenti di questa tipologia, sia quelli estranei alla tradizione locale (la costruzione in legno a un piano), sia quelli interpretanti motivi architettonici della regione (il loggiato rivolto a sud sull'intera facciata), vennero frequentemente ripresi nelle costruzioni turistiche, edificate successivamente nella regione di Locarno per soddisfare esigenze di riposo individuali e ormai svincolate dall'originaria ideologia del Monte Verità³⁷. Nel 1928 l'intera proprietà venne acquistata dal barone Eduard von der Heydt (1882–1964), ricco banchiere tedesco, amico dell'ex Kaiser Guglielmo II. Al posto della casa centrale, l'architetto tedesco Emil Fahrenkamp eresse il nuovo albergo, prima costruzione del folto gruppo di edifici razionalisti sorti negli anni '30 ad Ascona, grazie alla nutrita presenza di intellettuali, artisti e uomini d'affari provenienti soprattutto dall'area germanica.

L'ideale del «Gesamtkunstwerk» (opera d'arte totale), che numerosi artisti e intellettuali cercarono di attuare sul Monte Verità, trovò comunque una sua attuazione nel 1927 a Minusio, quando Elisar von Kupffer e Eduard von Mayer, pur non



Ill. 27 Locarno–Ponte Brolla. La centrale elettrica di Ponte Brolla costruita nel 1903–1904.

avendo mai avuto particolari rapporti con l'ambiente dei monteveritiani, realizzarono il «Sancuarium Artis Elisarion» (*Via Simen* no 3). Quest'edificio, oltre a fungere da abitazione dei suoi proprietari, doveva rappresentare, tramite l'evocazione di mitiche immagini di architetture auliche e sacre, la fusione delle diverse espressioni artistiche in funzione della riforma spirituale e morale propugnata dai due filosofi e scrittori estoni³⁸.

2.5 La trasformazione del territorio attorno alla città

La dinamica sociale ed economica che prese le mosse a Locarno dalla ferrovia e dal turismo, non tardò ad incidere profondamente sul territorio attorno agli antichi insediamenti. Mentre, in una prima fase, gli architetti ramasero ancora legati alla consueta, tradizionale immagine borghigiana del paesaggio urbano, furono gli ingegneri a introdurre quelle trasformazioni tecniche che in pochi anni avrebbero modificato sostanzialmente il modo di vivere, di fruire e di vedere la città e il territorio. Ma i tecnici e gli ingegneri da soli non avrebbero mai potuto svolgere il loro ruolo, se negli anni a cavallo tra i due secoli non vi fosse stata a Locarno una forte spinta innovatrice nella conduzione politica della città e a livello imprenditoriale. A tal proposito devono essere citati due personaggi che in quegli anni ebbero un'influenza determinante sui destini della città: Francesco Balli (1852–1924), illuminato e intraprendente sindaco di Locarno dal 1896 al 1913, e Giovanni Pedrazzini (1852–1924), emigrante valmaggese arricchitosi in Messico, stabilitosi nel 1900 a Locarno, dove fu l'ispiratore e il finanziatore di innumerevoli iniziative economiche e nel campo delle attrezzature pubbliche. Il loro nome, singolarmente o congiunto, è legato a quasi tutte le grandi opere d'interesse pubblico citate in questo capitolo.

Nel 1875 venne introdotto il gas di città «ad uso d'illuminazione e di riscaldamento nelle case dei particolari»; nel contempo strade e piazze di Locarno vennero rischiarate da sessanta fanali pubblici. Il gasometro era ubicato nei pressi del Castello, su un terreno ceduto dalla Corporazione Borghese; gli impianti venivano gestiti da un gruppo privato, la Società Locarnese del Gas, di cui era presidente il sindaco avvocato Bartolomeo Varenna (1818–1886). Nel 1905, alla scadenza della concessione, l'Assemblea comunale decise il riscatto dell'azienda³⁹.

L'introduzione della corrente elettrica nella regione risale invece al 1893, quando su iniziativa privata di Luciano (1856–1907) e di Benedetto Balli (1859–1942) venne realizzata nei pressi di Brione sopra Minusio una piccola centrale idroelettrica per l'illuminazione degli alberghi di Muralto; ne approfittò anche il comune di Muralto per la sua illuminazione pubblica⁴⁰. Un lampione venne posato anche a Locarno, nei pressi dell'imbarcadero. La diffusione generalizzata dell'energia elettrica, sia per usi pubblici che domestici, si ebbe tuttavia a partire dal 1904 con la realizzazione della centrale idroelettrica di *Ponte Brolla*, su iniziativa della Società Elettrica Locarnese, che nel 1905 assorbì gli impianti dei Balli a Brione⁴¹. La relativa concessione venne accordata nel 1903 all'ingegner Emilio Rusca (1850–1932), che in seguito la cedette alla nuova società, di cui fu socio fondatore e membro del primo consiglio d'amministrazione; presidente era un certo Guglielmo Gascard; tra i membri s'annoverava anche Achille Gianella, direttore della Banca Svizzera Americana, che garantì il finanziamento di questa e di numerose altre imprese in campo infrastrutturale. Alcuni anni più tardi troviamo nel consiglio d'amministrazione anche Benedetto Balli, Giovanni Pedrazzini e l'ingegner Giuseppe Sona (1865–1928)⁴². La centrale di *Ponte Brolla* alimentava tre reti distinte: la prima nelle Terre di Pedemonte, fino a Intragna; la seconda sulla sponda destra della Maggia, fino a Brissago; la terza nell'agglomerato urbano di Locarno, che si stava strutturando attorno agli abitati di Locarno, Solduno, Muralto, Monti, Orselina e Minusio. La stessa centrale avrebbe in seguito erogato l'energia elettrica per l'alimentazione delle linee della *Ferrovia Locarno–Ponte Brolla–Bignasco* e della *Tramvie Elettriche Locarnesi*⁴³.

Nel 1885 il Municipio di Locarno aveva avviato gli studi per l'adduzione di acqua potabile sorgiva alla città. Nel 1895 una perizia tecnica indicava come fonte idonea di approvvigionamento la sorgente di Remo, nei pressi di Intragna; l'Assemblea comunale tuttavia nel 1896 respinse la proposta, cosicché l'iniziativa venne assunta da un comitato promotore

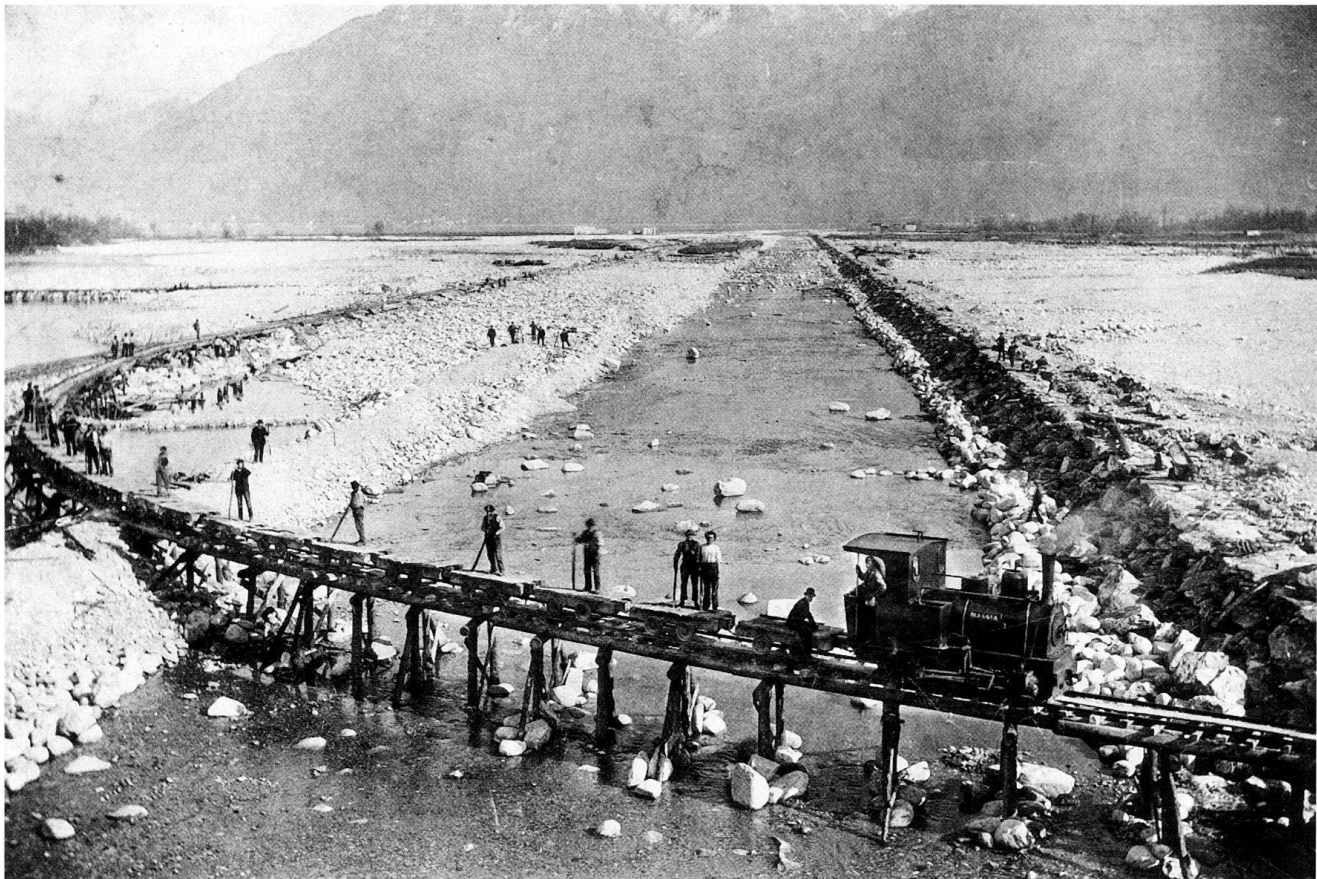
privato, sostenuto dal sindaco Balli e formato dagli ingegneri Werner Burkhard-Streuli di Zurigo e Giovanni Rusca (1858–1924), nonché dal commissario di Governo Franchino Rusca. Nel 1899 venne fondata la Società dell'Acqua Potabile Locarno-Muralto, di cui fu primo presidente Alfredo Pioda; nel comitato direttivo troviamo gli ingegneri Giovanni Rusca e Burkhard-Streuli e il sindaco di Muralto Luciano Balli. I lavori per la realizzazione della captazione e per i dodici chilometri di condotta d'adduzione ai serbatoi posti sopra Sant'Antonio furono eseguiti dalla *Compagnie Générale des Conduites d'Eau de Liège* tra il 1899 e il 1900. Nel 1902 anche il comune di Losone poté allacciarsi all'impianto, che nel 1904 venne riscattato dalla città⁴⁴.

Per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto, la prima realizzazione importante fu la *Funicolare Locarno–Madonna del Sasso*⁴⁵. La concessione, accordata a Francesco Muschietti, Giuseppe Varenna e Domenico Rigola, risale al 1897; rinnovata nel 1900, venne trasferita nel 1902 ad un nuovo gruppo promotore; i lavori iniziarono nel 1904 e l'inaugurazione ebbe luogo nel 1906; nel primo consiglio d'amministrazione troviamo fra gli altri Giovanni Pedrazzini (presidente), Luciano Balli, Achille Gianella, Francesco Balli e Giuseppe Pagni⁴⁶. Seguirono poco dopo i lavori per la *Ferrovia Locarno–Ponte Brolla–Bignasco* a scartamento ridotto. Ne fu l'iniziatore in prima persona il sindaco di Locarno Francesco Balli, titolare di una concessione del Consiglio federale del 22 dicembre 1898 per tre linee ferroviarie: l'una da Locarno a Bignasco, la seconda fino al confine nella val Vigizzo, pure a scartamento ridotto, la terza lungo la sponda destra del Verbano fino al confine di Brissago, intesa come congiunzione tra la linea del San Gottardo e la futura linea del Sempione, e quindi a scartamento normale. Il progetto di massima della prima linea portava la firma degli ingegneri Giovanni Rusca e Giuseppe Sona. La ferrovia venne inaugurata nel 1907 e fin dall'inizio era a trazione elettrica, alimentata dalla centrale di *Ponte Brolla*⁴⁷. Un anno dopo, nel 1908, venne inaugurata la linea di tre chilometri delle *Tramvie Elettriche Locarnesi* tra Sant'Antonio e Minusio con tre vetture di trenta posti. La linea fra Sant'Antonio e Muralto era utilizzata anche dalla *Ferrovia Locarno–Ponte Brolla–Bignasco* per la congiunzione con la stazione delle Ferrovie Federali (ex Ferrovia del Gottardo, v. *Ferrovia*). Era pure stato realizzato un binario di raccordo di 1385 metri da Piazza Castello al lago, per il servizio merci alla darsena⁴⁸. La realizzazione della *Ferrovia Locarno–Camedo–Domodossola*, pure contenuta, per la tratta su territorio svizzero, nella concessione del 1898 di Francesco

Balli, subì un differimento dovuto a difficoltà finanziarie e alla prima guerra mondiale: l'inaugurazione avvenne nel 1923. Essa assicurò il collegamento di Locarno con la linea ferroviaria del Sempione e quindi verso la Svizzera romanda; nel gruppo promotore, costituitosi nel 1909, troviamo fra gli altri, oltre al presidente Francesco Balli, il dottor Leone Cattori, Achille Gianella, il consigliere nazionale avvocato Giuseppe Cattori (1866–1932) e l'ingegner Emilio Rusca⁴⁹.

L'opera che comunque maggiormente trasformò il territorio negli immediati dintorni di Locarno fu l'arginatura della *Maggia* ad opera di un apposito consorzio, creato sulla base della legge cantonale sul sussidiamento delle opere d'arginatura del 23 aprile 1885, la quale a sua volta poteva rifarsi ai sussidi previsti dalla legge federale del 1871⁵⁰. Fino ad allora, gran parte del territorio del delta della *Maggia* andava soggetto alle ricorrenti piene del fiume, ragione per cui la sua utilizzazione si limitava a pochi pascoli, alternati alle distese di ghiaia e alle zone boschive (Saleggi). I terreni adibiti ad uno sfruttamento agricolo più intensivo, nei pressi degli abitati, e gli insediamenti erano protetti da argini discontinui, più volte modificati nel corso dei secoli, quali il riparo alla Peschiera e il cosiddetto Muraccio, a sud del Palazzo governativo⁵¹. Dopo

l'alluvione del 1868 vi furono alcuni progetti di soluzione globale, per i quali tuttavia mancarono i necessari mezzi finanziari, considerate le difficoltà tecniche da affrontare. La situazione cambiò con la citata legge cantonale del 1885. Su iniziativa del consigliere di Stato Gioachimo Respini (1836–1899), nel 1888 l'ingegner Luigi Forni (1836–1915) adattò un suo precedente progetto che prevedeva un canale di 50 m di larghezza con due golene larghe 50 m ciascuna, anch'esse dal ponte di Solduno fino alla foce, per un costo totale di Fr. 805 000.–. Nel dicembre del 1890 l'Assemblea federale accordò un sussidio del 50% del costo previsto; nel maggio del 1891 il Gran Consiglio votò un sussidio cantonale del 20%. Il resto doveva essere coperto tramite esazione di contributi comunali e prestiti obbligazionari. Presidente del consorzio, costituitosi nel gennaio del 1891, fu nominato lo stesso Respini, nel frattempo estromesso dal Governo cantonale. I lavori, incominciati verso la fine dello stesso anno, furono deliberati all'impresa Rodari & Co., mentre la fornitura del materiale rotabile – il trenino per il trasporto del pietrame – venne assegnata alla ditta Fritz Marti di Winterthur. La direzione del cantiere venne affidata all'ingegner Giuseppe Martinoli (1846–1907), affiancato dall'ingegner Emilio Rusca; nel corso dell'opera su-



Ill. 28 Locarno. I lavori per l'arginatura della *Maggia*, durati dal 1891 al 1900.

bentrò alla direzione dei lavori l'ingegner Giuseppe Sona, assistito dall'ingegner Giovanni Rusca. In seguito alla piena del 2 settembre 1896 vennero decisi nuovi lavori di completamento per ulteriori Fr. 430 000.—. Furono realizzate anche rogge di irrigazione dei terreni agricoli ricavati dalla bonifica del delta. I lavori vennero ultimati in gran parte nel 1900; tuttavia, continue opere di completazione e miglioria vennero eseguite almeno fino al 1907; in quell'anno il costo complessivo dell'opera aveva oltrepassato la soglia dei due milioni di franchi⁵². Le opere di arginatura della *Maggia* fornirono anche l'occasione per il rifacimento del ponte *Maggia* tra Solduno ed Ascona. Il manufatto originale del 1815 si presentava assai rimaneggiato; le parti distrutte dalle piene erano state sostituite con strutture in parte di ferro, in parte di legno. Il progetto prevedeva il superamento dell'alveo mediante due elementi a traliccio di ferro sorretti da una pila centrale; dalla parte di Ascona e Losone il campo stradale era posto su un muraglione. I lavori vennero deliberati dal Cantone all'impresa Rodari & Co. ed eseguiti negli anni 1895–1896⁵³.

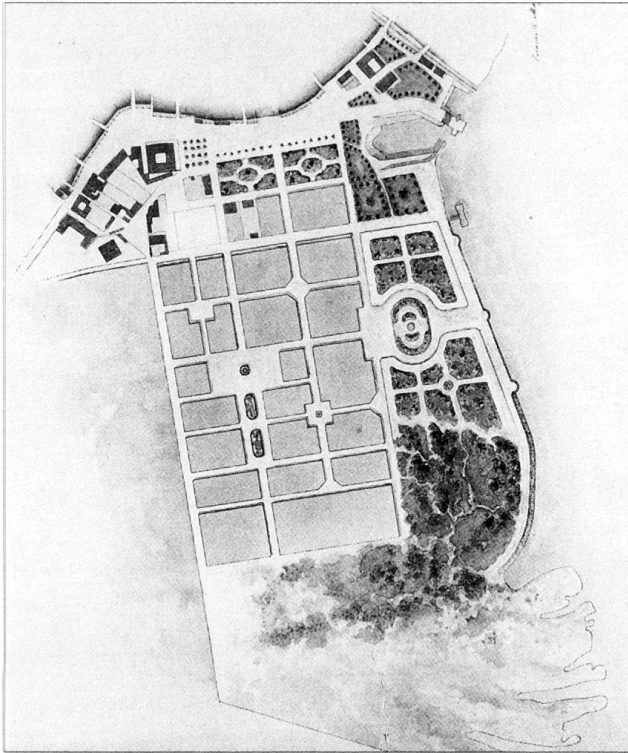
2.6 Il Quartiere Nuovo⁵⁴

Il 14 ottobre 1883 l'Assemblea comunale approvò all'unanimità l'acquisto da parte del Comune dei Prati Boletti (70 000 mq), compresi tra i nuovi *Giardini pubblici* e il Muraccio, a sud quindi della *Piazza Grande*. Tuttavia l'urbanizzazione di questo settore non avvenne subito se si esclude la costruzione nel 1884 di un primo tratto di lungolago di 70 m, su progetto dell'ingegner Giuseppe Martinoli, con il prolungamento e il miglioramento delle relative strade d'accesso⁵⁵. Fino al 1894 vi sorse quale unica costruzione la palestra di ginnastica dell'architetto Augusto Guidini (1853–1928), fatta costruire nel 1886 dalla Società Federale di Ginnastica, mentre gli altri terreni venivano ancora affittati ai contadini per lo sfalcio. Il 14 gennaio 1894 l'Assemblea comunale autorizzò il Municipio a vendere le aree dei Prati Bolletti designate con i numeri 2, 3 e 4 dal piano regolatore allestito dall'ingegner Giovanni Rusca. Questo piano, nella forma in cui è stato realizzato, appare nel rilievo dei Saleggi, eseguito nel 1896 dal geometra Cesare Andina. Esso consiste essenzialmente nel tracciato di tre nuove strade, che definiscono i lotti suddivisi in parcelle da vendere per l'edificazione: *Via Ciseri* e *Via Luini*, parallele al viale alberato di Viale Verbano (*Largo Zorzi*) e *Via della Posta*, che le collega perpendicolarmente. È attorno alla croce formata da *Via Ciseri* e da *Via della Posta* che dal 1894 al 1900 vennero eretti i primi edifici del nuovo

quartiere, che conferirono allo stesso densità e caratteristiche spiccatamente urbane, per la presenza di palazzi civili di tre o quattro piani con negozi al piano terreno, costruiti a filo della strada, come imposto dalle norme edificatorie incluse nei capitoli di vendita dei terreni. Vi si insediarono tra gli altri commerci un panificio, una tipografia, un negozio di stoffe, un albergo. Tra gli edifici più significativi di questo comparto segnaliamo i palazzi lungo il lato sud di *Via Ciseri* (ni 7, 11, 13, 15, 17) e all'inizio di *Via della Posta* (ni 5, 6) costruiti fra il 1894 e il 1900, quasi tutti o dall'architetto Alessandro Ghezzi (1861–1922) o dall'architetto Ferdinando Bernasconi sr. (1867–1919), ossia i due architetti più rappresentativi a Locarno per quest'epoca di passaggio da un rigoroso e sobrio classicismo ad un più disinvolto eclettismo.

La tardoclassicistica villa Buenos Aires (*Via Ciseri* no 9) fu in questo comparto l'unico edificio che si discostò dalla caratteristica tipologia del palazzo urbano. La lussuosa residenza, circondata da un parco, venne fatta costruire nel 1898, dopo una breve vertenza con il Municipio, da Adolfo Nessi, ricco emigrante rientrato in patria. Il progetto non ottemperava all'obbligo di costruire sul confine della strada, secondo la tipologia citata. Il Nessi tuttavia, aiutato anche dalla difficoltà di vendita dei lotti e dalle pressioni di altri potenziali acquirenti, obbligò il Municipio ad allentare le norme edificatorie fissate nei contratti di vendita. Di conseguenza, il Municipio rinunciò all'idea di sviluppare un quartiere con caratteristiche e densità urbane per permettere invece la costruzione di ville contornate da parchi. Il centro commerciale di Locarno sarebbe rimasto ancora per lunghi decenni sotto i portici di *Piazza Grande*, mentre si faceva sempre più forte la richiesta di terreni per ville lussuose, fenomeno legato al particolare sviluppo socioeconomico del momento.

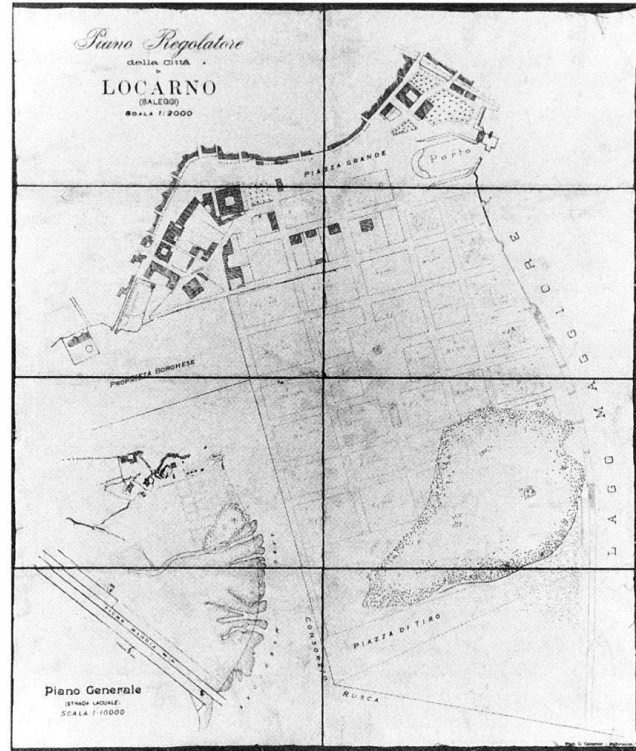
Nel frattempo i lavori di arginatura della *Maggia* (vedi cap. 2.5) avevano posto le premesse per una nuova e diversa utilizzazione dei terreni bonificati del delta. Nel 1896 v'erano due grandi proprietari: il Consorzio Rusca, cui appartenevano i terreni agricoli prossimi agli argini, e la Corporazione dei Borghesi, che possedeva i Saleggi a sud dei Prati Boletti. Dopo lunghe trattative, il 5 febbraio 1896 questo sedime di 140 pertiche (35 ettari) venne acquistato dal Comune. Nei mesi susseguenti, il Municipio fece allestire dal geometra Andina un piano generale di situazione di tutto il settore a sud-ovest della città, dal lago fin verso Solduno⁵⁶. Il 5 gennaio 1897 venne affidato ad una commissione tecnica l'incarico di elaborare un piano regolatore generale delle adiacenze della città. A far parte del collegio di esperti furono chiamati, ancora una



Ill. 29 Locarno. Il primo progetto di «piano regolatore dei Salleggi Borghesi» del 1897.

volta, gli ingegneri Giuseppe Sona e Giovanni Rusca, affiancati dal professor Damaso Poroli, membro della Commissione comunale d'ornato. L'incarico affidato alla commissione comprendeva il prolungamento del lungolago a sud del porto, l'indicazione di nuovi tracciati stradali di collegamento con i vecchi quartieri, la definizione di una rete stradale interna del sedime, con la suddivisione del terreno in lotti da vendere come fondi edificabili, riservandone una parte ad uso pubblico. La commissione aveva inoltre il compito di presentare tracciati e norme edilizie anche per la zona detta Campagna, al confine con il territorio di Solduno.

Essa se ne occupò solo qualche anno più tardi. Il 5 maggio 1897 la commissione era già in grado di sottoporre una prima proposta⁵⁷, che si caratterizza per l'estensione della preesistente trama ortogonale del piano regolatore dei Prati Boletti. Nella scacchiera di strade che delimitano i lotti edificabili s'innesta una sequenza di piazze e slarghi, denominati «squares». Il piano appare concepito con generosità dalla parte verso il lago, dove viene prolungato il quai del 1884 ed è prevista una larghissima fascia di giardini pubblici che si fondono con l'esistente *Bosco Isolino*. Alle due estremità nord e sud sono definite fasce di terreno riservate a funzioni pubbliche: i lotti A, B, C e D ai Prati Boletti per gli edifici pubblici più rappresentativi (la Posta, il Kursaal, un «pavillon») attornati da giardini; al-



Ill. 30 Locarno. Il progetto definitivo per il Quartiere Nuovo approvato nel 1898 dall'Assemblea comunale.

l'estremità meridionale, localizzati e delimitati in modo generico, i lotti per le attività più prosaiche (lavatoio, macello, piazzale per feste e per la ginnastica). Il progetto venne sottoposto all'Assemblea comunale del 9 maggio 1897. Essa ne approvò le grandi linee, pur esprimendo qualche richiesta di modifica, in particolare la riduzione della area destinata a giardini pubblici, per aumentare la superficie dei terreni edificabili. Autorizzata a proseguire gli studi, la commissione rielaborò i piani e ai primi di maggio del 1898 presentò al Municipio il progetto definitivo⁵⁸. Rispetto al precedente, questo presenta un disegno più semplice ed unitario, con un'unica piazza centrale allungata in senso nord-sud, sull'asse mediano del Quartiere Nuovo. Sul lato ovest del quartiere, lungo il confine della proprietà comunale è tracciata una nuova strada, che partendo da *Piazza Muraccio* s'inoltra nel delta e punta in linea retta verso la foce della *Maggia*. La fascia di giardini pubblici appare più ridotta e forma uno stacco tra il reticolo ortogonale e l'andamento sinuoso del lungolago. Il *Bosco Isolino* rimane come elemento naturale che interrompe la rigida trama stradale. Nella parte sud del quartiere è ora prevista una piazza di tiro, in risposta alla richiesta di una società appositamente costituitasi. Il «Piano regolatore dei Salleggi Borghesi» venne approvato dall'Assemblea comunale nella seduta del 26 giugno 1898. Il suo impianto ortogonale a scacchiera rispondeva ad un ideale di razionalità



Ill. 31 Locarno. Veduta panoramica del Quartiere Nuovo verso il 1905.

scientifico e di progresso civile caro al positivismo ottocentesco e che nel contempo poteva riferirsi a modelli formali tratti dalla storia dell'urbanistica: le città greche, la «centuriatio» romana, le città medievali di nuova fondazione, le città coloniali americane. Tuttavia gli esempi più significativi a livello europeo di pianificazione urbanistica ottocentesca borghese, basata sullo schema ortogonale, erano ormai vecchi di alcuni decenni, risalendo al periodo delle grandi trasformazioni urbanistiche delle metropoli europee fra il 1850 e il 1880 (Parigi, Vienna, Berlino, Milano, Barcelona). Verso la fine dell'Ottocento e l'inizio del XX secolo questi modelli erano già superati dalla questione del decongestionamento dei centri urbani, del risanamento delle periferie industriali, dal movimento delle città-giardino, dalle iniziative nell'ambito dell'edilizia abitativa popolare. Quindi, mentre a pochi chilometri di distanza, al Monte Verità, già si sperimentavano nuovi modelli di vita antiurbana, a Locarno ancora si inseguiva il vecchio sogno positivista della crescita urbana, dell'ortogonalità, della geometria, della regolarità, quale espressione della razionalità liberal-borghese. Rispetto alla prassi urbanistica svizzera e ticinese in particolare, il Quartiere Nuovo spicca senz'altro per la sua

coerenza formale e strutturale. Ma esso rappresenta pur sempre l'applicazione di un modello urbanistico già antiquato, ripreso dai manuali tecnici che propinavano agli architetti e urbanisti soluzioni preconfezionate e ormai ampiamente collaudate. Subito dopo l'approvazione del piano furono tracciate le nuove strade e già nell'aprile del 1899 si tenne la prima asta pubblica per la vendita dei lotti, che tuttavia non ebbe un gran successo. Anche in seguito non mancarono le difficoltà nel trovare gli acquirenti: ne conseguì un ulteriore generale allentamento delle norme inizialmente previste (inserite nei contratti di vendita, come per le costruzioni nei terreni degli ex Prati Boletti). Si giunse perfino ad apportare modifiche al piano stesso, come l'assegnazione alla zona edificabile dei terreni più pregiati e ambiti, posti sul lungolago, originariamente destinati a giardino pubblico. La mancata realizzazione della strada lacuale di collegamento con Ascona, in prolungamento del quai, lasciò il Quartiere Nuovo in una posizione marginale rispetto alle principali direttrici di sviluppo edilizio della città. Mancò quindi inizialmente quella dinamica edificatoria necessaria a dare una dimensione verticale ai tracciati orizzontali del piano regolatore. L'attività edilizia vi si sviluppò in modo decisivo

soltanto verso la fine della prima guerra mondiale, soprattutto per iniziativa del suo più illustre e potente abitante, Giovanni Pedrazzini, così come dei suoi figli e della Società Immobiliare Locarno, di proprietà della stessa famiglia Pedrazzini, che fece costruire numerosi stabili di reddito destinati all'alta e media borghesia⁵⁹. Il tipo architettonico più ricorrente nel Quartiere Nuovo, segnatamente nella zona verso il lago, era la villa a pianta irregolare, frequentemente contraddistinta da una torretta. Fra il 1904 e il 1923 ne sorsero circa una ventina. Di nuovo troviamo fra gli architetti più attivi in questo genere di edifici Ferdinando Bernasconi e Alessandro Ghezzi, che colsero l'occasione per distanziarsi ulteriormente dai canoni tardoclassicistici e per imboccare la strada che, attraverso fantasiosi riferimenti ornamentali storicistici ed elementi estranei alla propria cultura avrebbe condotto al liberty. Particolarmente significativa per il gusto esotico di quest'architettura era, con i suoi motivi orientali e la sua torretta a forma di minareto, la villa Moresca (*Via della Pace* no 7) costruita nel 1904 dall'architetto Bernasconi. L'ultimo, tardivo esempio di questa tipologia architettonica è comunque rappresentato dalla villa Meridiana (*Via Simone da Locarno* no 5) costruita nel 1923 su progetto degli architetti Enea Tallone (1876–1937) e Silvio Soldati (1885–1930), gemella di villa Mattei (*Via Simen* no 1), costruita nel 1925 dagli stessi architetti. Nel ricorso allo stile «visconteo-lombardo» risulta evidente il riferimento alle scelte stilistiche adottate per i restauri in atto proprio in quegli anni al Castello (*Piazza Castello* no 12). Ai già affermati Bernasconi e Ghezzi si affiancò, quale progettista quantitativamente e qualitativamente importante nell'edificazione del Quartiere Nuovo, il più giovane architetto Eugenio Cavadini (1881–1962), direttore della Società Immobiliare Locarno dal 1912 al 1922, che firmò la gran parte degli edifici da questa commissionati. Il Cavadini assunse anch'egli la pianta irregolare, ma fu sempre assai discreto nell'applicazione dei motivi ornamentali: le sue ville – moltissime anche quelle sorte fuori del Quartiere Nuovo – presentano decorazioni architettoniche (cornicioni, gronde, davanzali, incorniciature di finestre) disposte sulla facciata in modo tradizionale; frequente è il ricorso ad elementi in pietra artificiale prefabbricati, dal disegno che interpreta liberamente i canoni classicistici in senso floreale. È del Cavadini, fra l'altro, il più importante esempio di architettura liberty a Locarno: villa Elisa del 1911–1912 (*Via Borengo* no 20). La folta presenza di ville circondate da giardini conferì al Quartiere Nuovo, malgrado il suo rigido impianto ortogonale, l'aspetto di una città-giardino, ben diverso dall'idea di denso quartiere urbano che il Municipio

volle promuovere con il piano regolatore dei Prati Boletti del 1894. Non fu tuttavia una scelta urbanistica consapevole, ma piuttosto il risultato dei meccanismi di mercato, dominati in quegli anni dall'emergere di una nuova borghesia commerciale e industriale che richiedeva architetture e spazi urbani capaci di esprimere e rappresentare la loro affermazione sociale.

Il principio della rappresentatività determinò inoltre la disposizione dei principali edifici pubblici nel quartiere: il Palazzo postale e il Teatro, inseriti nei *Giardini pubblici* e rivolti verso la Città Vecchia attraverso lo spazio di Piazza del Verbano (l'attuale *Largo Zorzi*); il Pretorio, disposto lungo l'asse centrale del quartiere (*Via della Pace*); la *Piazza Fontana Pedrazzini*, a marcare il baricentro dell'impianto planimetrico⁶⁰.

2.7 Lo sviluppo dell'agglomerato

Il primo quartiere esterno al nucleo storico di Locarno a conoscere uno sviluppo edilizio di tipo urbano fu la frazione di Muralto del comune di Orselina. Con la costruzione della stazione ferroviaria della «Gotthardbahn» nel 1874, il territorio di Muralto era destinato ad orientarsi con le strutture viarie verso Locarno e a congiungersi intimamente con la città. Già a quel momento appariva chiara la vocazione turistico-residenziale di questo territorio in leggero pendio sopra il lago, rivolto a sud. Infatti, mentre giungevano a Locarno i primi treni, già si stava costruendo il Grand Hôtel (1876). Successivamente furono aperti la pensione Reber (1886), l'hôtel Du Parc (1893), l'albergo Villa Muralto (1893), l'albergo Beurivage (1898) e l'albergo Quisisana (inizio '900)⁶¹.

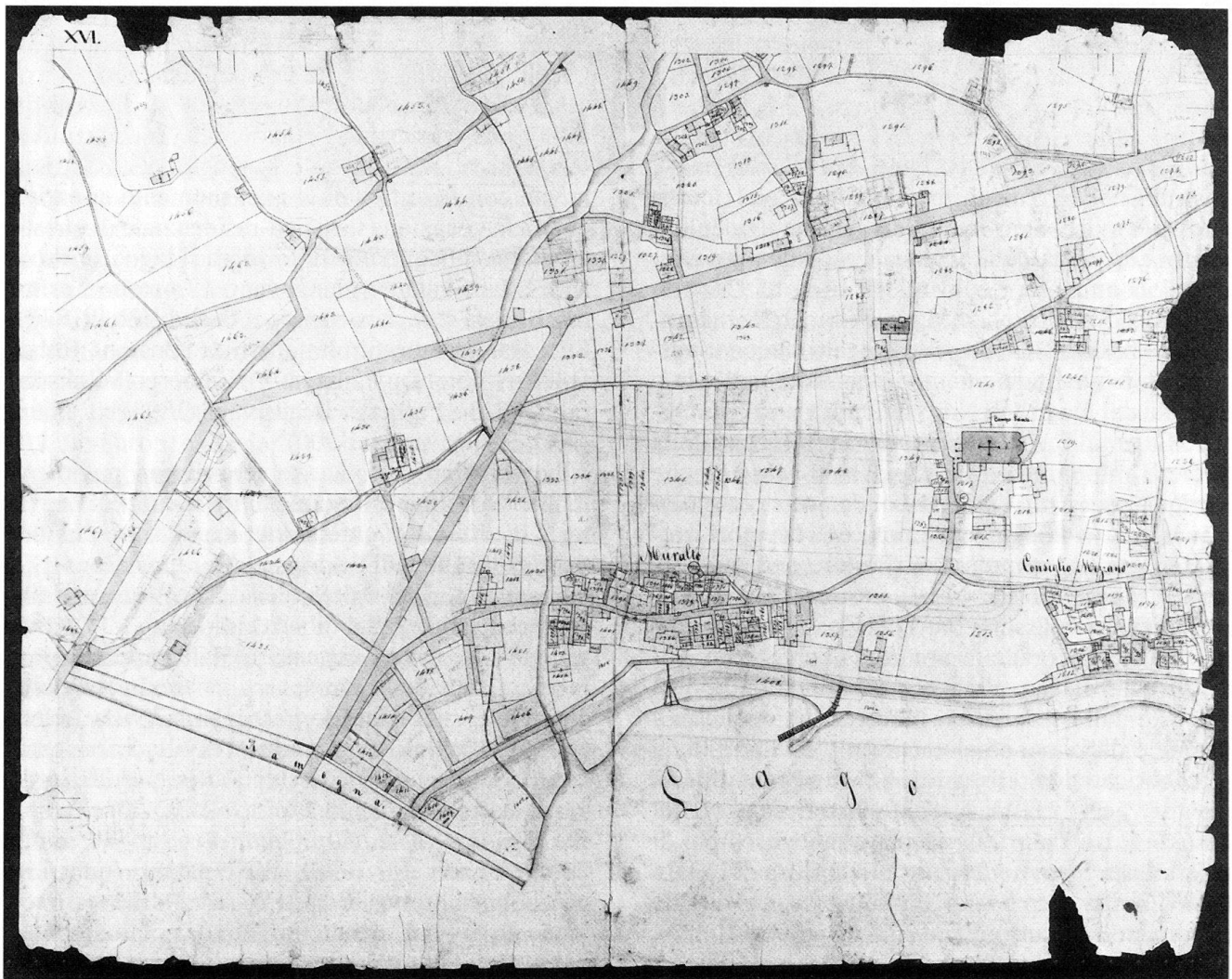
Alberghi e ville private sorsero di pari passo. Al momento della costruzione della stazione, il territorio di Muralto⁶² era caratterizzato, oltre che dai tre nuclei antichi di Burbaglio, Muralto e Consiglio Mezzano, nonché dalla chiesa di S. Vittore, dalla presenza negli spazi liberi circostanti di alcune ville in stile tardoclassicistico, dall'impianto simmetrico, con un rigoroso ordine modulare delle aperture e circondate da vasti parchi (villa Liverpool, le ville Balli alle Canovacce, villa Scazziga al lago). Negli anni successivi l'attività edilizia fu particolarmente intensa attorno alla stazione, lungo *Via Sempione* e *Via San Gottardo* e lungo *Via del Sole*⁶³. Vi sorsero villini, ville e palazzi (questi in particolare attorno a *Piazza Stazione*), che testimoniano un tessuto sociale formato da commercianti, liberi professionisti, banchieri, alti funzionari delle ferrovie. Parecchie ville erano le residenze di vacanza di ricchi stranieri, alcuni dei quali si sarebbe-

ro poi definitivamente stabiliti a Muralto. L'architettura dei nuovi edifici non ricalca più i modelli tradizionali locali e regionali, ma si ispira ad immagini eclettiche, esotiche, determinate dai gusti di una committenza inserita in una rete di relazioni culturali, sociali ed economiche che travalicano i ristretti confini regionali.

È sullo sfondo di queste trasformazioni sociali ed urbanistiche che deve essere vista la scissione, avvenuta nel 1881, delle tre frazioni di Burbaglio, Muralto e Consiglio Mezzano dall'antico comune di Consiglio Mezzano, che aveva nella frazione di Orselina il proprio centro politico-amministrativo⁶⁴. I rilievi statistici di quell'anno registrarono, su un totale di circa 1200 persone, 300 abitanti ad Orselina e 900 nelle tre frazioni secessioniste. Vent'anni dopo, nel 1900, Muralto contava 1502 abitanti; a titolo di confronto annotiamo che nello stesso anno a Locarno risiedevano 3981 abitanti⁶⁵. Già nei primi anni di esistenza del comune di Locarno, il Municipio si preoccupò di regolamentare

lo sviluppo edilizio. È del 1892 la decisione dell'Assemblea comunale di far elaborare da una speciale commissione un piano regolatore. Sarà poi approvato dalla stessa Assemblea un anno dopo: si tratta di un piano indicante le sistemazioni, gli allargamenti e le nuove strade da costruirsi, per determinare i necessari espropri⁶⁶. Le ambizioni urbane di Muralto sono testimoniate anche dallo sviluppo delle attrezzature urbane. Già nel 1874 era stato introdotto il gas tramite l'allacciamento alla rete di Locarno. Nel 1893 Muralto fu il primo comune della regione ad avere la luce elettrica e nel 1900 le economie domestiche poterono allacciarsi all'acquedotto di Locarno⁶⁷. Nel 1896 venne costruito il Palazzo comunale che ospita il Municipio e le scuole (*Via del Municipio* no 3).

Nel 1898 il Gran Consiglio ticinese emanò un decreto legislativo, emendato nel 1902, che facilitava ai comuni la riserva delle aree necessarie per le migliori viarie e per la realizzazione di nuove strade⁶⁸. È sulla base di questo decreto che, dopo



Ill. 32 Mappa catastale dell'antico comune di Orselina, 1852, ing. Giuseppe Roncajoli, 1:1000, foglio XVI con le frazioni di Muralto e Consiglio Mezzano.

l'approvazione del piano regolatore del Quartiere Nuovo, il Municipio di Locarno diede mandato alla commissione Rusca-Sona-Poroli di elaborare un piano regolatore generale del comune. In realtà le principali nuove opere stradali previste riguardavano il settore occidentale della città, dalla linea *Piazza Castello-Sant'Antonio* al confine con Solduno, quindi in zona Campagna. Nel 1900 la commissione presentò il piano regolatore⁶⁹, che venne approvato dall'Assemblea comunale con il relativo regolamento. Nel 1901 fu approvato dal Gran Consiglio e acquisì forza di legge⁷⁰. L'impianto stradale previsto per il quartiere Campagna, anche se elaborato dai medesimi autori, non mostra il rigore geometrico del Quartiere Nuovo e nemmeno la stessa generosità e ricchezza di spazi urbani qualificati. Le ragioni vanno ricercate da un canto nella situazione fondiaria preesistente, dall'altro nelle caratteristiche socioeconomiche del futuro quartiere. Mentre nei Saleggi Borghesi la pianificazione riguardava un sedime vergine, interamente di proprietà comunale, in zona Campagna si era di fronte ad un territorio già attraversato da alcune strade, in particolare la strada circolare tra Sant'Antonio e Solduno (*Via Vallemaggia*) sulla quale si svolgeva tutto il traffico da Locarno verso Ascona, l'Italia e le valli, e alcune stradine agricole (le attuali *Via Varenna*, *Via Appiani* e *Via Rovedo*). Inoltre il territorio era suddiviso in un'infinità di parcelle private, strette e lunghe, più o meno perpendicolari alle strade, con una morfologia tipica dello sfruttamento agricolo. È ovvio che i nuovi tracciati stradali dovevano adattarsi quanto più possibile ai tracciati viari e fondiari preesistenti. Dal profilo insediativo il quartiere Campagna era destinato ad accogliere un tessuto sociale più compatto e una gamma di funzioni economiche assai meno diversificate rispetto al Quartiere Nuovo. In effetti negli anni successivi vi si edificarono principalmente villini di ridotte dimensioni, dall'architettura piuttosto dimessa, per un ceto medio piccolo-borghese, in molti casi gli stessi ex contadini, proprietari delle antiche parcelle agricole. Soprattutto nella fascia lungo la *Via Vallemaggia*, di fronte al cimitero sorsero numerosi capannoni per attività artigianali (falegnamerie, imprese di costruzione, botteghe di scalpellini, fabbri, lattonieri, officine meccaniche), nelle quali erano impegnati gli stessi abitanti del quartiere⁷¹. È interessante notare che fin oltre il 1920 lo sviluppo edilizio della Campagna fu più intenso che nel Quartiere Nuovo, dove la costruzione di nuovi edifici procedeva assai a rilento. La mancata realizzazione della strada lacuale per Ascona e la concentrazione dei traffici lungo la *Via Vallemaggia* fu il fattore determinante di questa disparità di sviluppo⁷². L'attuazione della rete via-

ria prevista dal piano avvenne in diverse tappe. Nel 1903, in seguito alle impellenti necessità d'ordine circolatorio si procedette a rettificare e sistemare *Via Vallemaggia*. Attorno al 1907 vennero costruiti la *Via Simen*, dal gasometro fino a *Via Vallemaggia*, i primi tratti di *Via Rovedo* e *Via Varenna* (che comunque sboccavano in viottoli) e *Via Franzoni*, nonché stradine tra *Piazza San Francesco* e *Piazza Sant'Antonio*⁷³. La realizzazione di questa tappa fu condizionata dai lavori per la *Ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco*, il cui tracciato venne condotto parallelo a *Via Franzoni*, con una stazione terminale all'incrocio con *Via Simen*, e dal fatto che la stessa *Via Simen* doveva fungere da sede per il tracciato della nuova *Tramvia da Piazza Sant'Antonio a Piazza Castello*⁷⁴. L'urbanizzazione del quartiere avvenne quindi tramite quattro strade di penetrazione, collegate da una collettrice (*Via Simen*), che arrivavano a servire tutte le proprietà e lungo le quali l'edificazione poté subito svilupparsi. Le strade trasversali furono realizzate soltanto dopo il 1920⁷⁵.

Di ben altra natura fu lo sviluppo urbanistico ed edilizio della collina di Locarno e Orselina, dominata dal santuario della Madonna del Sasso. Ai Monti della SS. Trinità i Borghesi di Locarno, alla cui Corporazione apparteneva la chiesa, avevano i loro vigneti; le poche cascine sparse erano destinate alla permanenza temporanea dei mezzadri e nell'Ottocento furono trasformati dalla borghesia locarnese in villini estivi⁷⁶. Nel XIX secolo lo sviluppo edilizio della collina era frenato sia dalla tendenza dell'edificazione a concentrarsi attorno ai centri abitati, sia dalle difficoltà d'accesso alla zona. La strada circolare per Orselina venne costruita solo dopo il 1878⁷⁷. La prima strada carrozzabile per i Monti è invece del 1886. Nel 1898 venne terminata anche la strada di congiunzione tra questa frazione e Orselina⁷⁸. Furono quindi queste realizzazioni stradali e la nascita di un turismo residenziale e di cura le premesse dello sviluppo edilizio della collina di Locarno. Oltre alla costruzione delle strade circolari, non vi si effettuarono tuttavia particolari opere di urbanizzazione. Le nuove costruzioni si sparsero man mano tra i vigneti, nel reticolato di sentieri e stradine agricole esistenti, che per molti anni ancora avrebbero dovuto sopportare il traffico di servizio del quartiere⁷⁹. Al massimo vi fu qualche occasionale miglioria di strade esistenti, come nel caso di *Via del Tiglio*. La nuova edificazione era caratterizzata dalla presenza di alcuni grossi insediamenti turistico-alberghieri: la pensione Eden (1904), la pensione Germania (1906), l'albergo Excelsior (1910 ca.), la pensione Villa Lotos (1910 ca.), la Kurpension Sonnenheim (1910 ca.), la pensione Günsch al Sasso



Ill. 33 Locarno. Veduta aerea della città nel 1920 circa. Al centro la Città Vecchia; in basso il Quartiere Nuovo; a destra Muralto; a sinistra il quartiere Campagna; in alto i Monti della Trinità e Orselina.

(1900 ca.), la pensione Sanitas (1900 ca.), il Radiumkurort Siebenmann (1908), il Kurhaus Victoria (1912) e la pensione Stella (1920 ca.)⁸⁰. Entro questa costellazione di alberghi, pensioni e sanatori, a partire dal 1900 sorsero numerose ville e «cottage», dalle architetture più stravaganti ed esotiche e circondate in genere da vasti parchi con ricca vegetazione. Numerosissime sono le case di gusto chiaramente nordico, sia case in legno sia edifici con tetti a falde molto pendenti e gronde assai pronunciate⁸¹. Inutile dire che la maggior parte dei proprietari ed architetti che siamo riusciti ad individuare portano un cognome tedesco.

All'inizio degli anni 1930 si affacciò nuovamente l'idea di un'estensione dell'area insediativa sul delta della *Maggia* tramite un progetto urbanistico unitario, elaborato nel 1933 dagli architetti Leuenberger e Flückiger di Zurigo per conto di tre locarnesi, Achille Frigerio, Carlo Nessi e tale Diani, che in precedenza avevano acquistato i terreni ex Consorzio Rusca (circa 1 000 000 mq). Il piano, inteso ad ospitare una colonia di circa 1500 case di vacanza, ben dotata di servizi e attrezzature centrali, pur

rappresentando una novità per il Ticino ricalcava gli usuali metodi di lottizzazione, basati su un'estesa e capillare rete stradale. I promotori contattarono Le Corbusier per la progettazione di alcuni edifici. Egli colse l'occasione per formulare i suoi concetti urbanistici, stimolato dall'eccezionalità del paesaggio che circonda Locarno: in una lettera, che mise il punto finale ai rapporti fra l'architetto e i promotori del progetto, Le Corbusier criticava il metodo della lottizzazione in quanto avrebbe distrutto l'oggetto stesso della promozione turistica del sito. All'idea non venne dato seguito. Ma nemmeno la speculazione di Frigerio, Nessi e Diani andò in porto, a causa della crisi economica internazionale. Comunque nel libro «La Maison des Hommes», pubblicato nel 1942 da François de Pierrefeux e illustrato da Le Corbusier, appaiono due schizzi nei quali facilmente si riconosce il delta di Locarno: alla lottizzazione uniforme Le Corbusier contrappose l'insediamento di tre grandi «unités» a terrazza, rivolte verso sud, collegate da un'unica strada circolare che doveva snodarsi attraverso la natura intatta del delta della *Maggia*⁸².

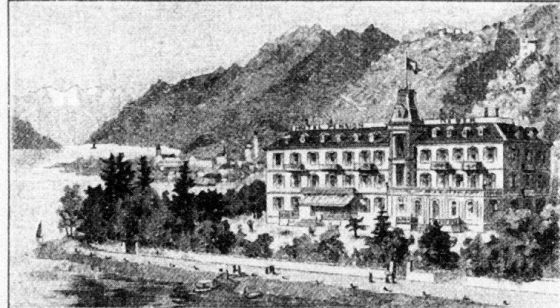
Nachstehende, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Hôtels und Pensionen werden von unterzeichnetem Verkehrs-Verein bestens empfohlen

Hôtel Pension Belvédère



Haus II. Ranges. In ruhiger Lage, umringt von Gärten. 40 Zimmer und Salons. **C. Franzoni**, Eigentümer.

Hôtel Pension Reber



Mit schattigen Gartenanlagen. Comfortables Haus II. Ranges. 60 Zimmer und Salons. Bäder. **Ad. Reber**, Besitzer.

Hôtel Pension Krone. Am See



Altrenommiertes Haus II. Ranges. 50 Betten. Comfortabel eingerichtet. Das ganze Jahr offen. **Fauciola**, Besitzer.

Pension Villa Righetti



Auf dem Wege zur Madonna del Sasso, hübsch und freistehend gelegen. Prachtige Aussicht. Bäder. **Frl. De Ferrari**.

Grand Hôtel Locarno



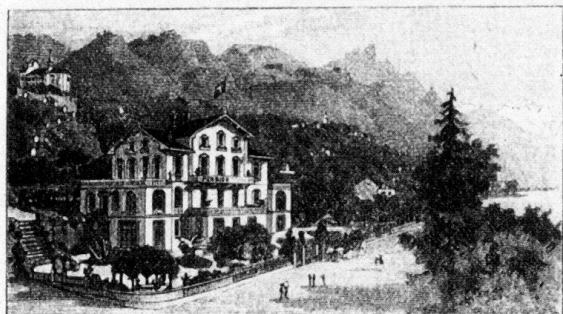
In mit gr. Park u. Gärt. Zwischen Bahnh. u. Dampfschiffh. prächt. geleg. Mod. Comf. Pers.-Aufz., Bäder. Priv.-Dampfer u. -Wagen. **Balli**, Bes.

Hôtel Schweizerhof



Auf d. Hauptplatz, dem Post- u. Telegraphenbureau gegenüber, nächst dem See geleg. Ital. u. deutsche Bedien. **Gebr. Magoria**, Eigenth.

Pension Villa Muralto



Ganz neu und comfortabel eingerichtet. Geschützte und sonnige Lage. Schöner Garten. **Georg Simona**, Besitzer.

Pension Villa Torretta



Familien Pension, freistehend in geschützter und ruhiger Lage. Der Eigenthümer: **T. H. Nevin**.