

Zeitschrift: Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 22 (1999)

Artikel: Il Canton Ticino e la ferrovia : esempio di cultura urbanistica del positivismo

Autor: Giacomazzi, Fabio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1078053>

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: 02.10.2025

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

IL CANTON TICINO E LA FERROVIA ESEMPIO DI CULTURA URBANISTICA DEL POSITIVISMO

FABIO GIACOMAZZI

Prima di esaminare quale cultura urbanistica abbia ispirato lo sviluppo dei centri ticinesi da borghi a città, nel periodo tra la fine dell'ottocento e l'inizio del novecento, ritengo opportuno dare qualche informazione su quanto materialmente è avvenuto sul territorio in quel periodo.

Nel 1882 venne aperta la galleria ferroviaria del San Gottardo. Lo sviluppo di una rete ferroviaria nel Ticino e il suo allacciamento alle grandi linee internazionali permise al cantone di avere parte al generale benessere che in quegli anni si stava diffondendo in Svizzera e in Europa. Attraverso la ferrovia giunsero in Ticino turisti, capitali, imprenditori, lavoratori e nuovi bisogni: in altre parole essa fu il veicolo che introdusse in Ticino quegli elementi che determinarono l'ammodernamento della sua economia e che gli permisero di inserirsi, con un suo ruolo particolare, anche se subalterno, nel processo d'industrializzazione dell'Europa.

La ferrovia, per la sua stessa natura di mezzo di trasporto rigido e per le caratteristiche del nuovo tipo di economia, che attraverso di essa si stava diffondendo, favorì prevalentemente i centri dov'erano situate le stazioni più importanti. Questo sviluppo fu quindi caratterizzato da un processo di centralizzazione demografica ed economica e dalla conseguente forte crescita di alcuni poli d'attrazione, posti ai punti nodali della rete ferroviaria. Dopo il 1914, in concomitanza con lo scoppio della prima guerra mondiale, tale sviluppo si stabilizzò momentaneamente ai livelli raggiunti.

La nostra ricerca ha preso in considerazione gli sviluppi urbanistici verificatisi nei principali centri ticinesi beneficiati dall'allacciamento del Cantone alla rete ferroviaria europea: Lugano, Locarno, Bellinzona. In queste tre località, per la prima volta nel Cantone Ticino, importanti settori del territorio comunale, quelli maggiormente interessati allo sviluppo edilizio del periodo a cavallo fra l'800 e il '900, furono dotati di un "piano regolatore". Le trasformazioni e le espansioni urbane che conobbero i tre borghi possono quindi essere confrontate con le intenzioni pianificatorie e

urbanistiche con le quali le rispettive Autorità municipali giustificarono l'adozione di questi piani.

Lugano: il quartiere del cassarate

A Lugano lo sviluppo urbanistico ottocentesco si manifestò dapprima come affermazione di un nuovo rapporto fra il borgo antico e il lago, principale elemento che favorì lo sviluppo turistico: ciò avvenne con la costruzione negli anni 1864-1867 del Lungolago, con il sorgere dei grandi alberghi affacciati sul lago stesso e con l'edificazione di numerose ville, situate in posizione panoramica sulla collina sovrastante.

Solo in una seconda fase, a partire dal 1883, quale riflesso dell'affermazione turistica di Lugano, si sviluppò una nuova trama urbana sui terreni agricoli dell'entroterra, a ridosso del borgo. Qui sorsero le abitazioni della nuova borghesia urbana e le piccole industrie, tributarie del nuovo benessere economico; vi vennero pure dislocate le attività espulse dal vecchio borgo, dove vi fu un intenso rinnovamento edilizio. Il processo di urbanizzazione si manifestò come appropriazione progressiva da parte della città delle strutture spaziali e fondiari agricole.

Il processo di urbanizzazione avvenne attraverso diverse fasi:

- dapprima la larga maglia di strade di campagna venne migliorata, regolarizzata e completata;
- in una seconda fase lungo questi assi sorsero i primi nuovi edifici;
- nei punti focali e strategici di questa trama, si insediarono importanti edifici pubblici (l'Ospedale, scuole, palazzi amministrativi), che fungevano da elementi propulsori dello sviluppo edilizio;
- infine il Comune, divenuto proprietario di ampie proprietà appartenute a enti religiosi, vi tracciò dei reticolati stradali più fitti per poi lottizzare e rivendere le singole parcelle;
- in questo modo anche i grandi comparti rimasti liberi all'interno della maglia stradale principale vennero progressivamente edificati.

Nel processo di urbanizzazione il Comune riuscì a svolgere una politica fondiaria assai attiva e redditizia, accaparrandosi una parte importante della rendita fondiaria.

Dal profilo morfologico appare una struttura in cui, a partire dai principali assi stradali di collegamento, di origine antica, allargati e regolarizzati, si sviluppano diversi reticolati stradali a scacchiera. L'impostazione ortogonale e regolare di questi reticolati rimase tuttavia frequentemente interrotta dagli andamenti obliqui di elementi territoriali preesistenti (vecchi

tracciati stradali, confini fondiari, il fiume, il piede della collina, il tessuto irregolare del centro storico), rispettivamente da altri reticolati stradali posti obliquamente in quanto sviluppatasi a partire da altri tracciati. Il tentativo di regolarizzare e ortogonalizzare le numerose preesistenze fisiche e fondiarie si legge chiaramente nell'impianto generale, che tuttavia finisce per rendere un'immagine frammentata e con un disegno geometrico assai approssimativo.

Alla fine del processo di urbanizzazione, attorno al 1918, il quartiere preso in esame presentava un assetto insediativo assai diversificato e con un'alta densità edificatoria. La localizzazione degli edifici pubblici non risponde ad un disegno distributivo. Una logica distributiva si intravede nella localizzazione dei palazzi urbani borghesi e delle ville, che sorsero soprattutto lungo gli assi stradali principali e più rappresentativi. Vicino a questi, ma accessibili tramite le sobrie strade interne di servizio, sorsero invece gli edifici abitativi più modesti, le officine artigianali, i capannoni, i depositi.

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

Locarno: il Quartiere Nuovo

Anche a Locarno il turismo fu la cinghia di trasmissione fra l'impulso della ferrovia e lo sviluppo urbano.

Se a Lugano la premessa fu un rapporto più stretto del borgo con il lago, a Locarno avvenne esattamente il contrario. Lo sviluppo avvenne negli spazi di fronte all'antico borgo, dove lo specchio del lago divenne gradualmente terraferma a seguito delle inondazioni del fiume Maggia.

La realizzazione del Quartiere Nuovo può essere considerata un'opera di "colonizzazione", resa possibile dai lavori di arginatura del fiume, avviati nel 1890. Questi lavori permisero di destinare ad utilizzi duraturi le vaste aree paludose, con boschi, pascoli e terreni incolti, immediatamente a sud del borgo e fino ad allora esposte alle periodiche piene del fiume. L'analogia con la "limitatio" romana, oppure con le città coloniali americane non si limita unicamente al disegno dell'impianto, caratterizzato

dalla disposizione seriale aperta di un elemento base formato dall'isolato rettangolare, ma è plausibile anche per le condizioni ambientali in cui il processo di urbanizzazione è stato attuato.

Fu il comune stesso ad acquistare l'intera area, a tracciare il reticolato di strade perfettamente ortogonali secondo un disegno unitario e a lottizzare i terreni da rivendere ai privati.

Lo sviluppo edilizio in una zona ritenuta ancora insalubre e comunque discosta dai principali assi di transito, avvenne inizialmente a rilento. Non vi sorsero i palazzi urbani, che il comune intendeva obbligare a costruire. Vi sorsero invece diverse palazzine a carattere misto abitativo, artigianale e commerciale. La palazzina era spesso combinata con un capannone artigianale e in alcuni casi, soprattutto nella parte interna, dove sorsero il macello pubblico, i magazzini comunali e più tardi l'azienda del gas, si sono anche sviluppati complessi industriali di una certa importanza.

In questo periodo iniziale, nell'ultima decade del XIX secolo, lo sviluppo edilizio avvenne soprattutto nella zona di Muralto, dov'era ubicata la stazione ferroviaria e che, grazie alla sua situazione allo stesso tempo collinare e lacustre, poteva offrire amene ubicazioni non solo per gli stabilimenti turistici, ma anche per le lussuose residenze sia della nuova borghesia locale, sia dei non pochi forestieri che, sull'onda del turismo, decisero di stabilirsi a sud delle Alpi per periodi prolungati.

L'impulso decisivo all'edificazione del Quartiere Nuovo venne più tardi, verso il 1910, grazie ad alcuni emigranti, tornati in patria dopo essersi notevolmente arricchiti in America e che qui, nella fascia più vicina al lago, costruirono le proprie lussuose residenze, spesso ispirate, nel gusto esotico, mediato dall'ecclettismo, delle loro decorazioni architettoniche, a motivi del paese di emigrazione.

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

Bellinzona: il quartiere San Giovanni/viale della Stazione

Prima del processo di urbanizzazione l'area a nord dell'antico borgo medievale era una campagna coltivata attraversata dalla vecchia strada maestra verso i passi alpini (San Gottardo, Lucomagno, San Bernardino). La struttura fondiaria si presentava concentrata in alcune grandi proprietà agricole.

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

Bellinzona fu il centro ticinese beneficiato nel modo più diretto e intenso dalla ferrovia. La stazione di Bellinzona si trovò ad essere il più importante nodo ferroviario a sud del Gottardo; inoltre vi furono insediati i più importanti servizi amministrativi e tecnici dopo quelli della sede principale della "Gotthardbahn" a Lucerna.

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

Il quartiere di San Giovanni/Viale della Stazione offre uno spaccato assai rappresentativo degli elementi che hanno caratterizzato lo sviluppo urbano di Bellinzona a cavallo tra l'ottocento e il novecento. Il Viale della Stazione, aperto nel 1875, con i suoi negozi, uffici, alberghi e ristoranti divenne la strada commerciale per eccellenza della nuova Bellinzona, che finalmente era riuscita ad uscire dai ristretti limiti della cinta muraria medievale.

Il quartiere di San Giovanni, progettato nel 1886, posto ad una quota più bassa rispetto al piano della stazione ferroviaria, assunse invece un carattere esclusivamente residenziale, con ville e palazzine inserite in giardini ben cintati lungo le strade di servizio. La maggior parte degli abitanti erano legati alla "Gotthardbahn": accanto alle ville dei dirigenti e degli ingegneri sorsero le casette dei tecnici e dei macchinisti; vi sorse

anche una scuola privata svizzero-tedesca, frequentata in prevalenza dai figli degli impiegati della "Gotthardbahn".

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

Esempi caratteristici e ordinari della teoria e della prassi urbanistica europea dell'ottocento

Non so se il termine "positivismo" viene utilizzato in modo filosoficamente corretto in relazione ai fatti urbanistici qui descritti. Ritengo tuttavia che esso sia una definizione assai significativa e pregnante per il tipo di cultura urbanistica che emerge attraverso questi esempi: in realtà si tratta di una cultura inespressa, tacita, oso dire addirittura negata.

Nella ricostruzione storica dei fatti che hanno caratterizzato gli sviluppi urbanistici di Lugano, Locarno e Bellinzona nel periodo preso in esame, abbiano invano cercato degli scritti, degli articoli, delle relazioni o dei verbali, dai quali risultassero delle scelte esplicite e consapevoli per dei modelli o delle teorie urbanistiche. Niente di tutto ciò.

Sui giornali locali, sulle riviste di architettura e di ingegneria, nell'associazione degli ingegneri e architetti, nei circoli di cultura, queste grosse trasformazioni del volto dei tre centri non hanno suscitato alcun dibattito sul senso, sul significato, sull'importanza culturale di quanto stava avvenendo. Ci si può quindi chiedere quale fosse lo spirito con il quale i contemporanei guardavano a tali avvenimenti.

Una chiave interpretativa in tal senso si trova in un atto amministrativo, ossia nella risoluzione del 24 aprile 1884, con il quale il municipio di Bellinzona chiese all'assemblea comunale l'autorizzazione, peraltro concessa, di elaborare un piano urbanistico per il quartiere di San Giovanni: lo studio era motivato con l'intento di « tutelare una regolare

topografia della città e far sì che le nuove vie riescano parallele, diritte e comode »

In questa enunciazione - credo - si condensa perfettamente la percezione che i contemporanei avevano delle trasformazioni territoriali e urbanistiche che avvenivano sotto i loro occhi. La mancanza di una discussione sulle scelte e sugli indirizzi urbanistici non è da ricondurre ad un'assenza di modelli, ma al fatto che tali modelli - un certo tipo di modelli - erano assunti apoditticamente come espressione di progresso e di civiltà. Le nuove forme urbanistiche e architettoniche, caratterizzate dalla "geometria" e dal "parallelismo", "rettilinee" e "comode" erano viste come agognato momento di riscatto dalle vecchie forme irrazionali e incivili: l'irregolarità, la mancanza di simmetria e di parallelismo, le strade strette e tortuose, gli spazi angusti e informi.

Quando parliamo di "positivismo" intendiamo questo tipo di mentalità diffusa alla fine dell'ottocento e all'inizio del novecento.

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

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

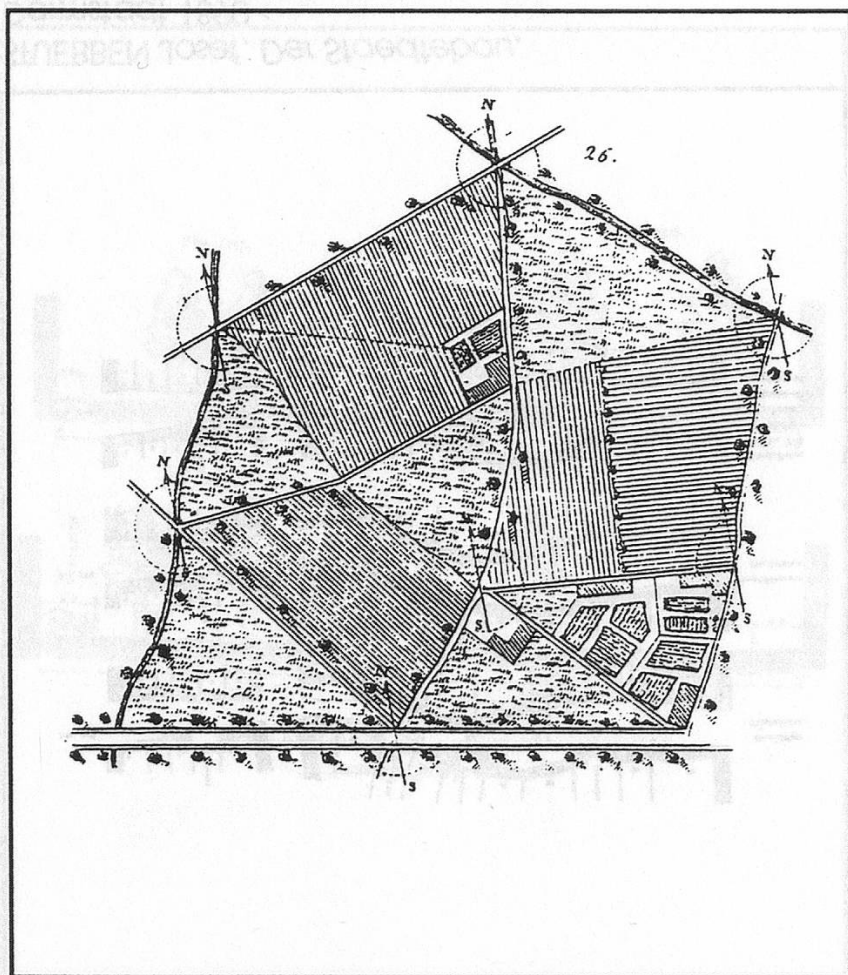
Caratteristica comune di tali manuali era quella di presentare come oggettive necessità fisiologiche, dettate dai più moderni ritrovati della scienza, soluzioni urbanistiche ed architettoniche teorizzate e sperimentate dagli urbanisti, dagli architetti, dagli ingegneri e dai riformatori sociali più impegnati del secolo, nelle grandi capitali europee all'avanguardia del dibattito sociale e culturale dell'epoca: Londra, Parigi, Berlino, Vienna, Firenze.

Il lavoro dei modesti tecnici di provincia consisteva nell'adattare alla realtà geografica e alle dimensioni demografiche locali frammenti tratti dai manuali dei grandiosi impianti urbanistici realizzati nelle grandi capitali europee. In questo modo comunque essi assunsero un loro ruolo preciso nel quadro di una cultura del territorio organica e unitaria a livello europeo, che non mancò di imprimere un segno profondo nel volto delle città, con risultati tutt'altro che disprezzabili.

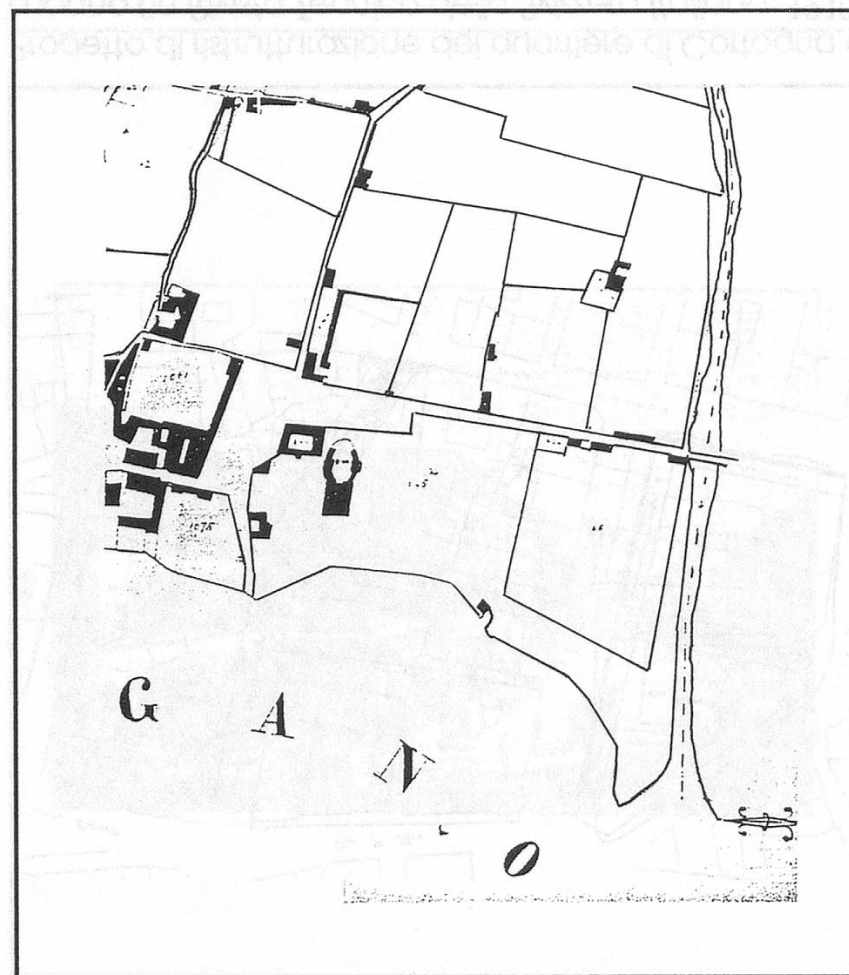
Abbiamo esposto questa teoria con l'esempio di tre piccoli centri urbani della Svizzera meridionale. Essi ci hanno rivelato i riferimenti ai modelli formali e ai metodi operativi forniti dai manuali che permettono di considerare i tre casi come esempi caratteristici e ordinari della teoria e della prassi urbanistica dell'ottocento.

Penso che si potrebbe giungere alle stesse conclusioni analizzando qualsiasi piccola città di provincia dell'Italia, della Francia o della Germania.

La parcellazione agricola

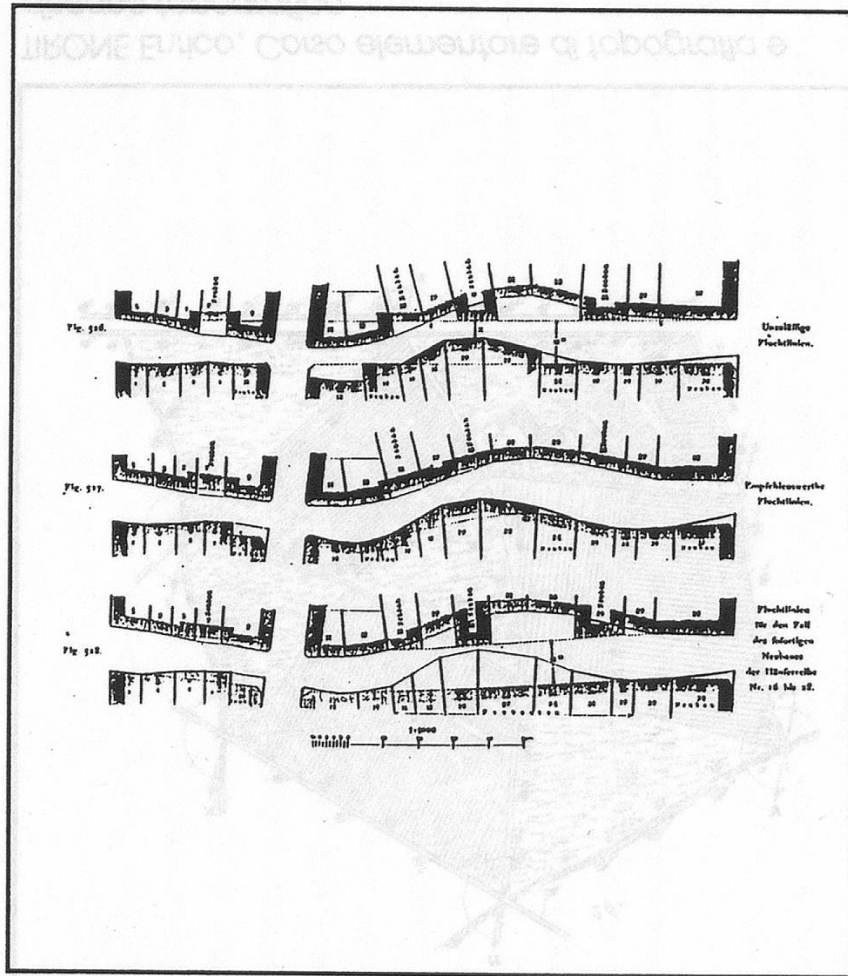


TIRONE Enrico, *Corso elementare di topografia e disegno topografico*,
Torino s.d.

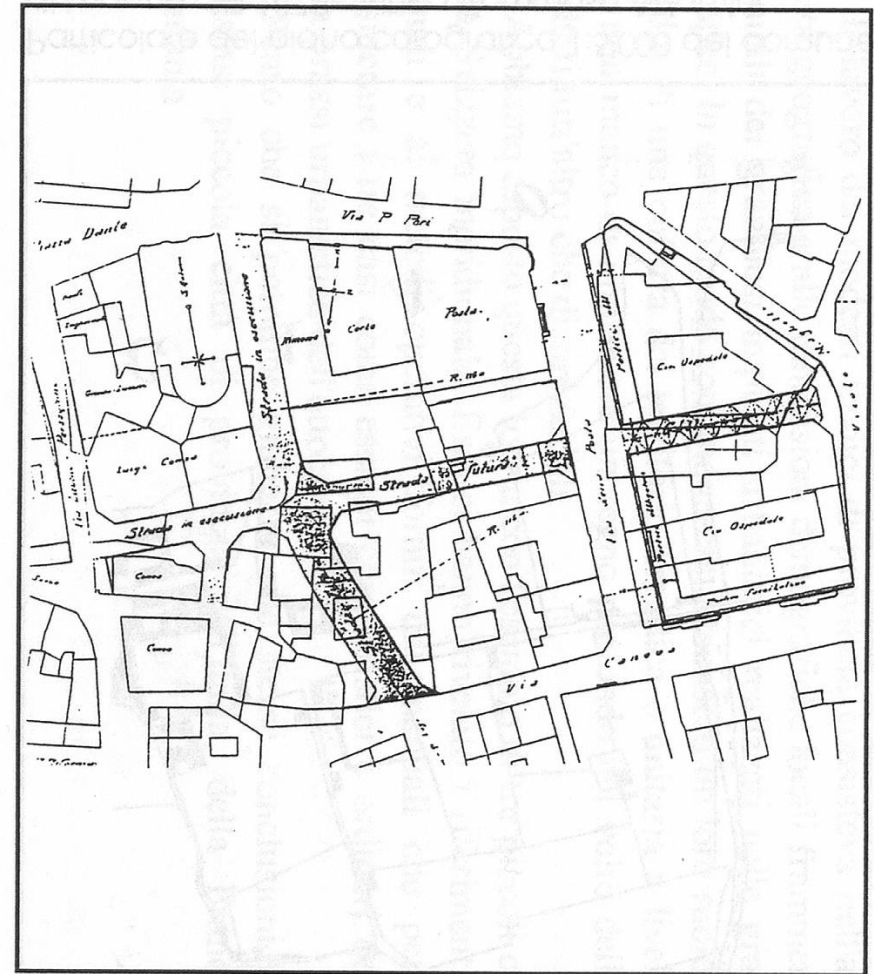


Particolare del piano corografico 1:5'000 del comune di Lugano del 1875 dell'ing. Tommaso Adamini (Arch.UTC)

La regolarizzazione dei tracciati

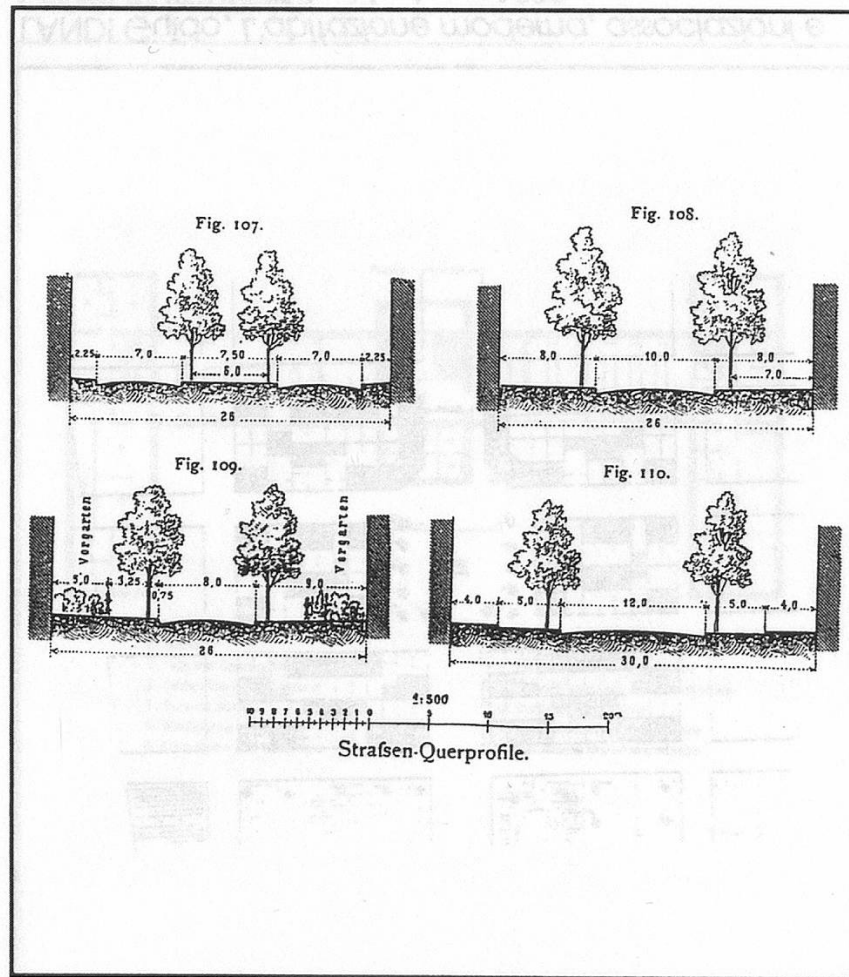


STUEBBEN Josef, *Der Staedtebau*,
Darmstadt 1890

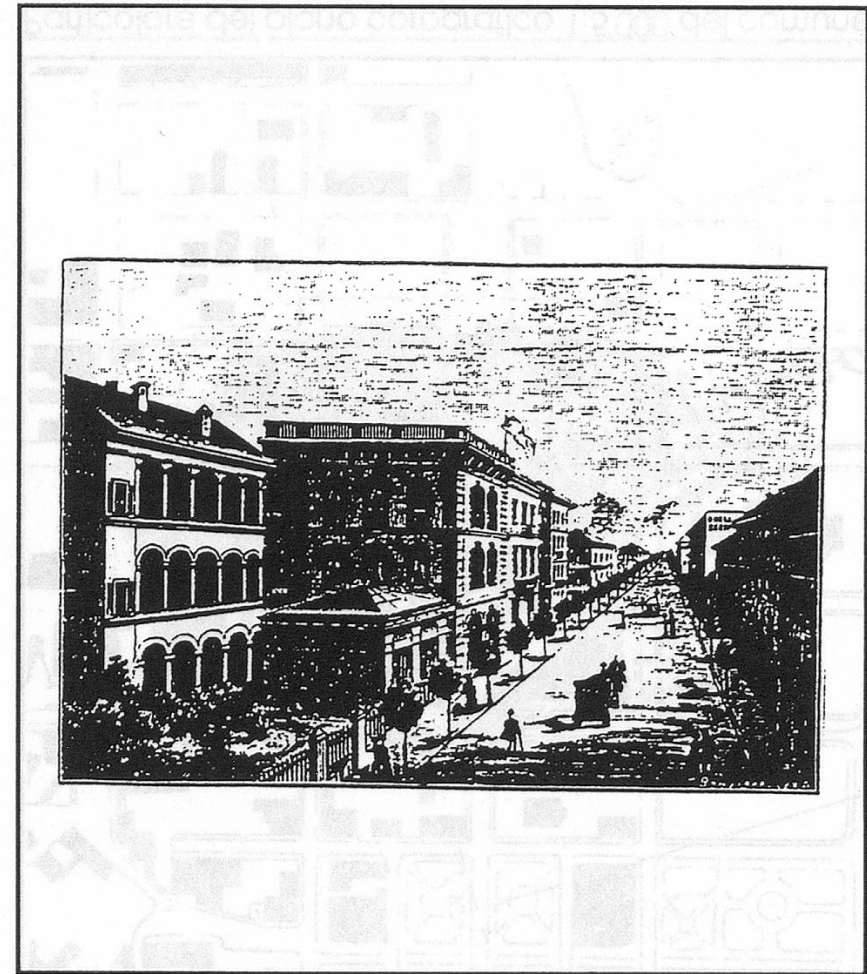


Progetto di ristrutturazione del quartiere di Cortogna a
Lugano (in *Rivista Tecnica della Svizzera Italiana*,
no.1, p. 5 e tav. 1)

Lo spazio stradale

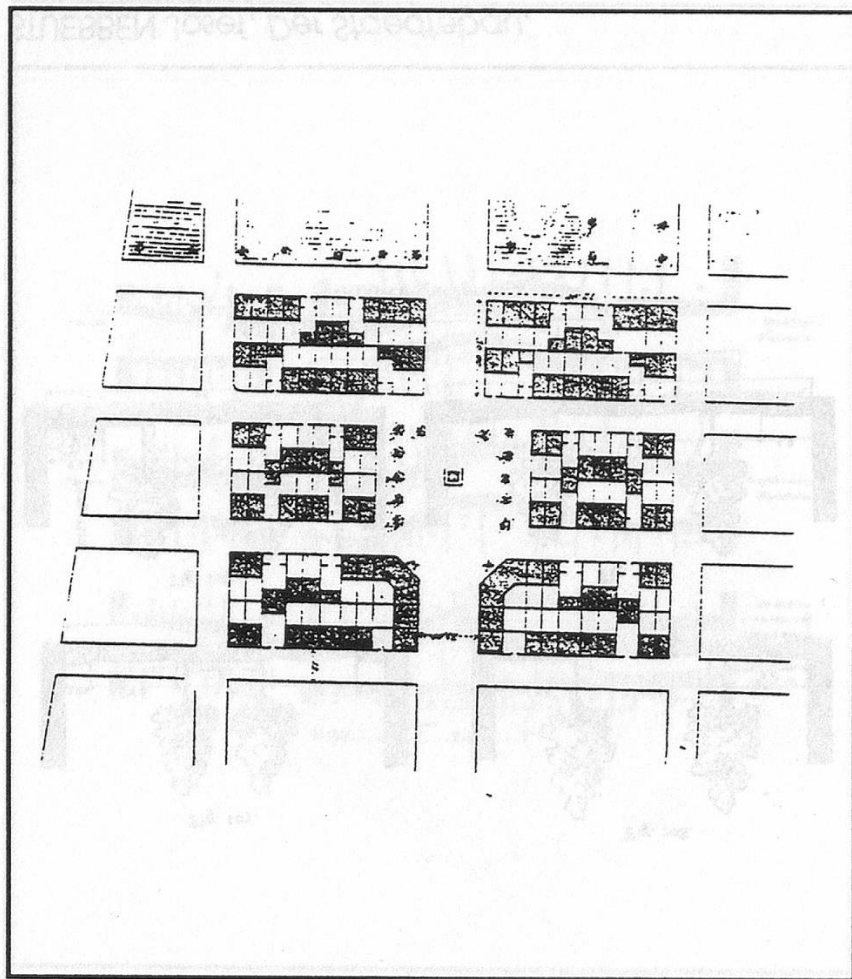


STUEBBEN Josef, *Der Staedtebau*,
Darmstadt 1890

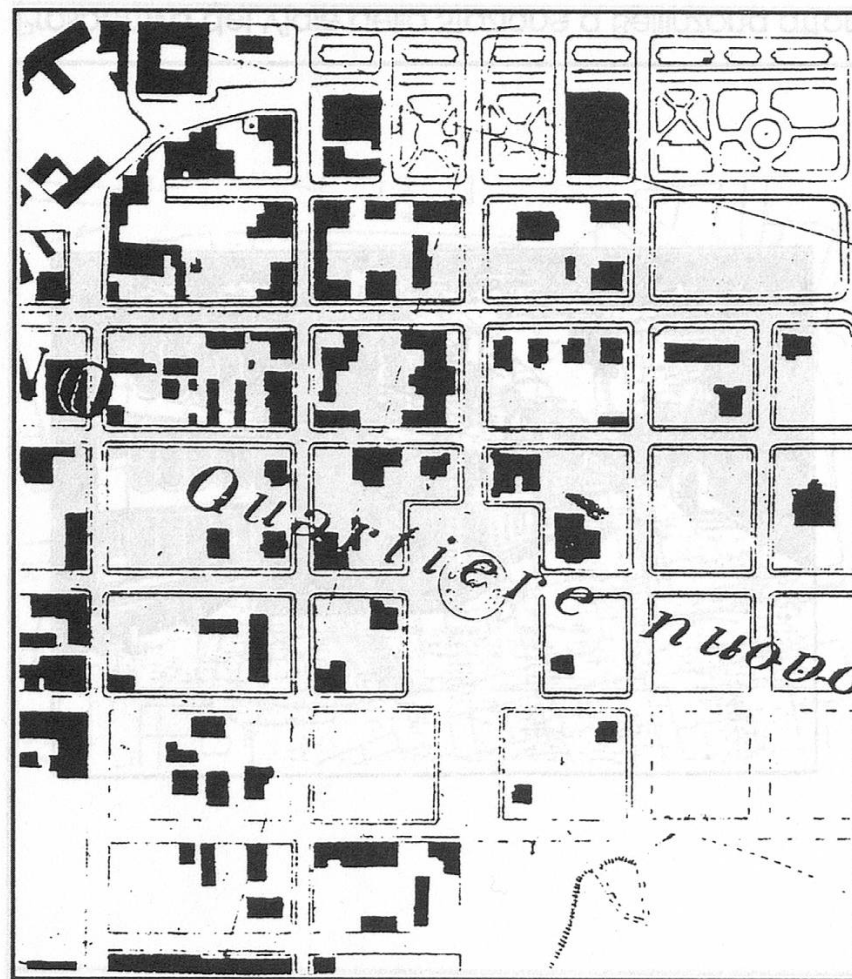


Prospettiva del Viale della Stazione a Bellinzona attorno al 1900, litografia di Antonio Borsa (archivio Tonino Borsa, Bellinzona)

L'impianto urbanistico

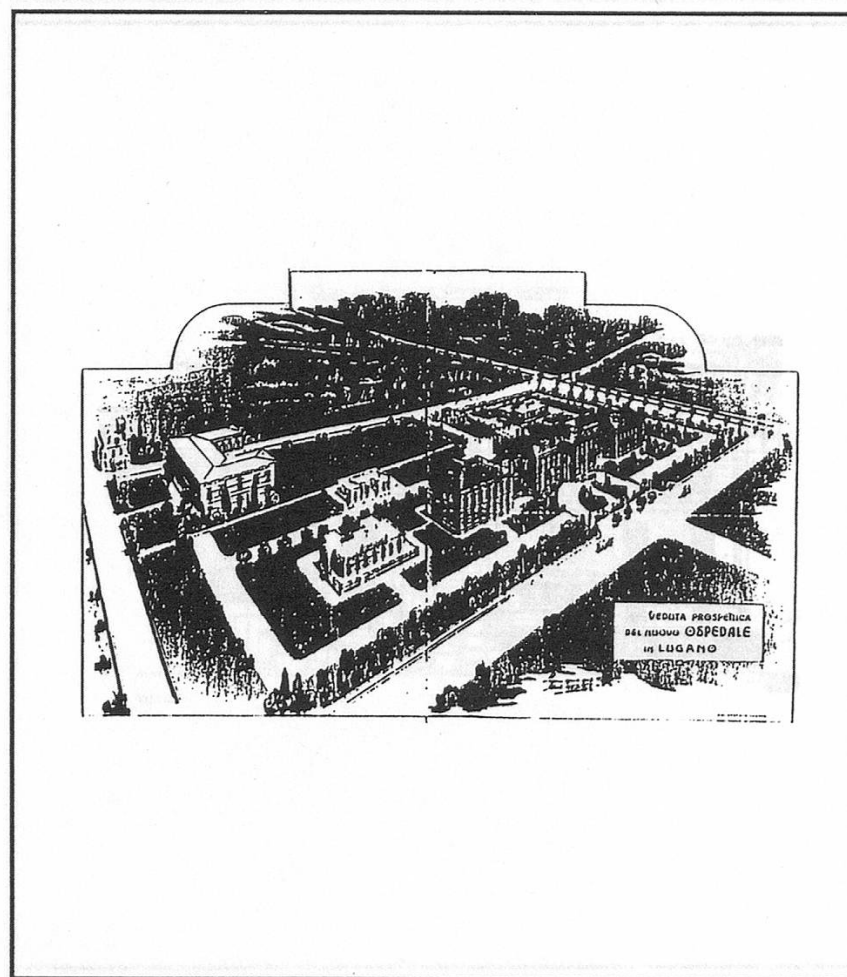
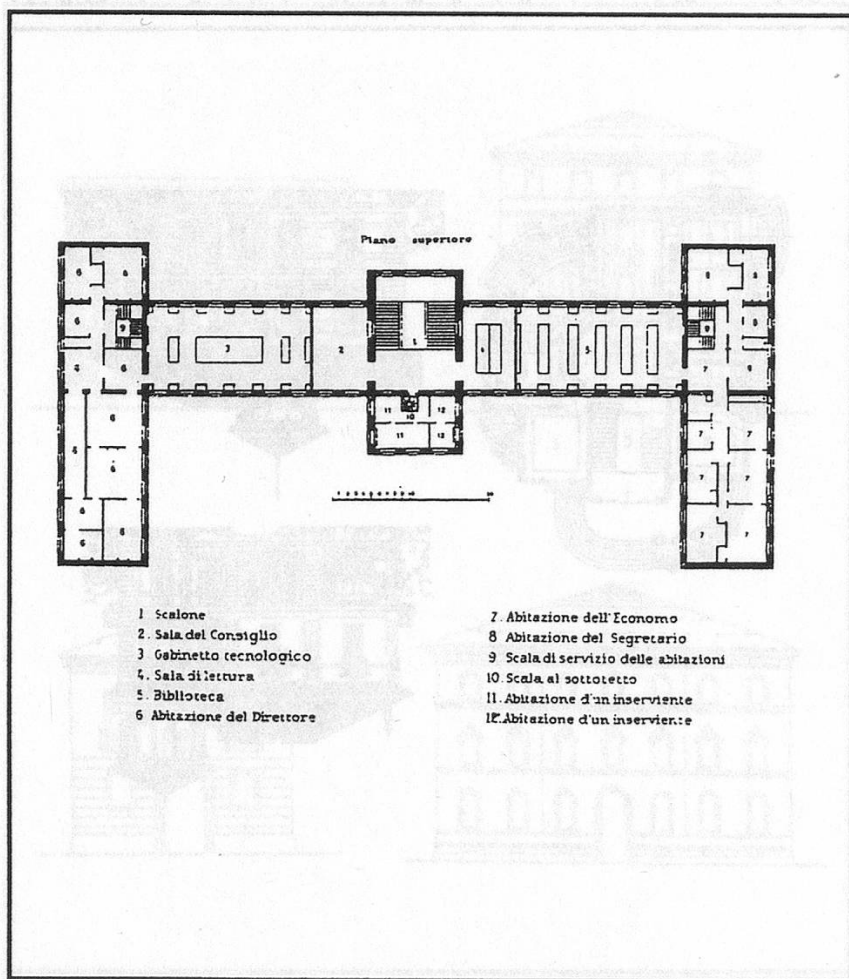


LANDI Guido, *L'abitazione moderna, associazioni e cooperative edilizie*, Modena 1900



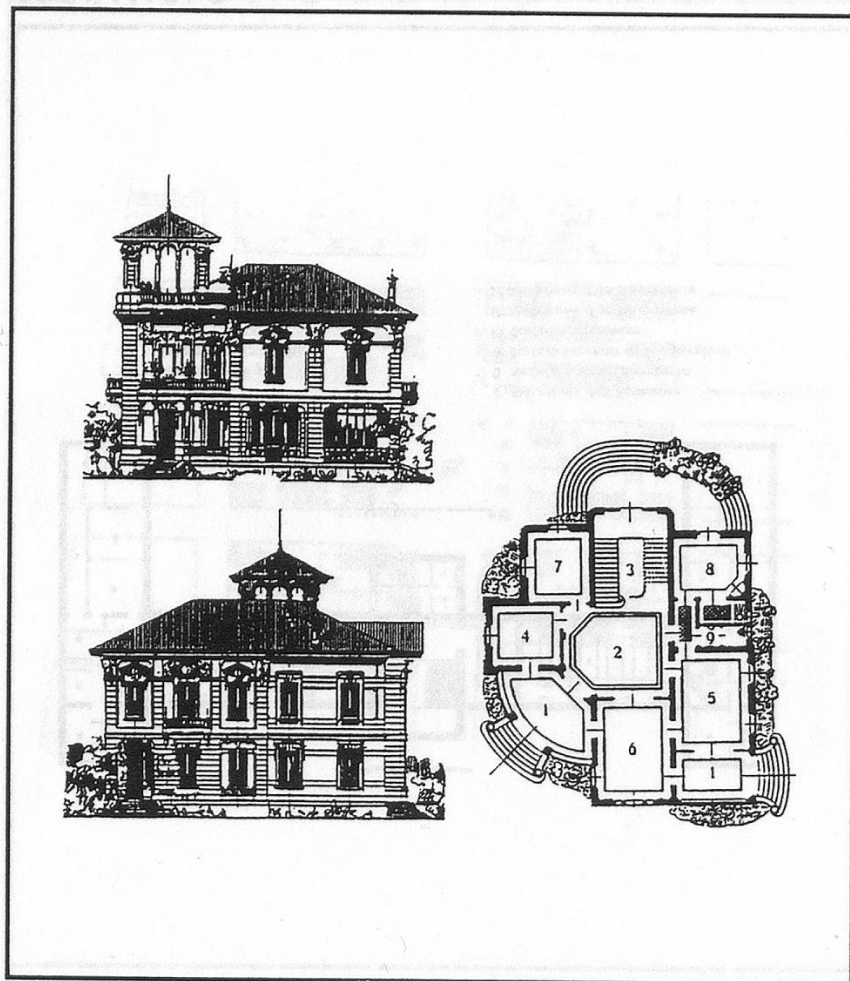
Particolare del piano corografico 1:5'000 del comune di Locarno del 1919, del geom. Galileo Canevascini (Arch.UTC)

L'edificio pubblico

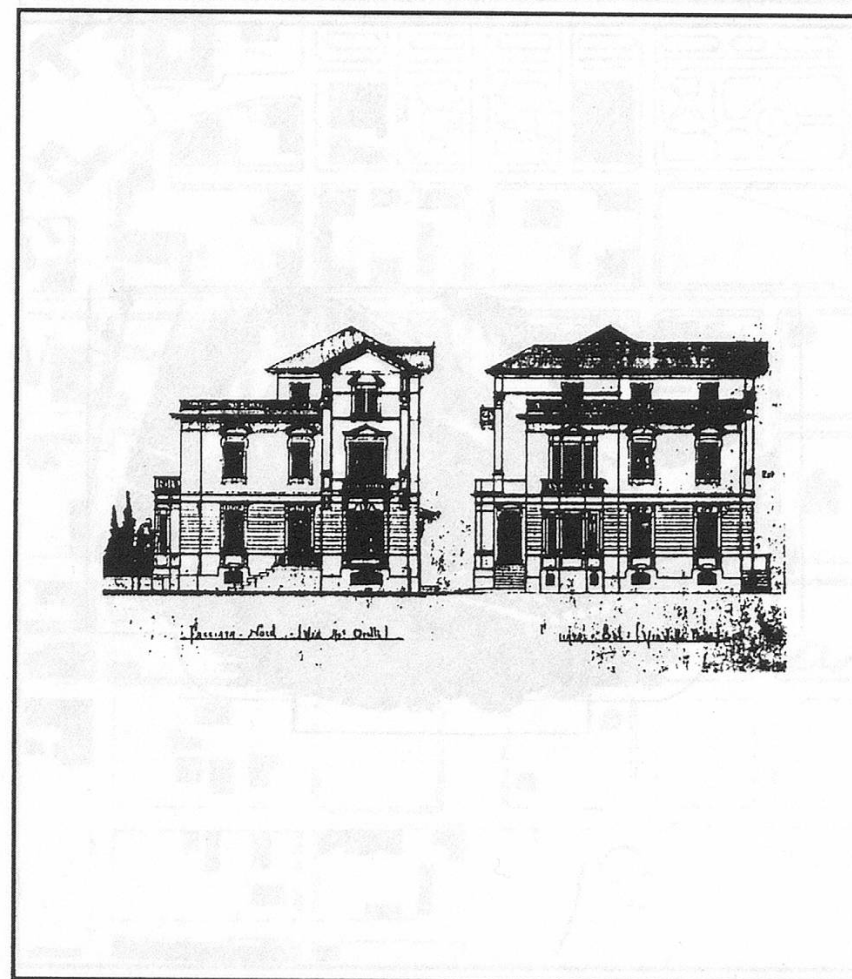


Veduta prospettica del nuovo ospedale di Lugano
del 1906 (Arch. UTC)

Il villino

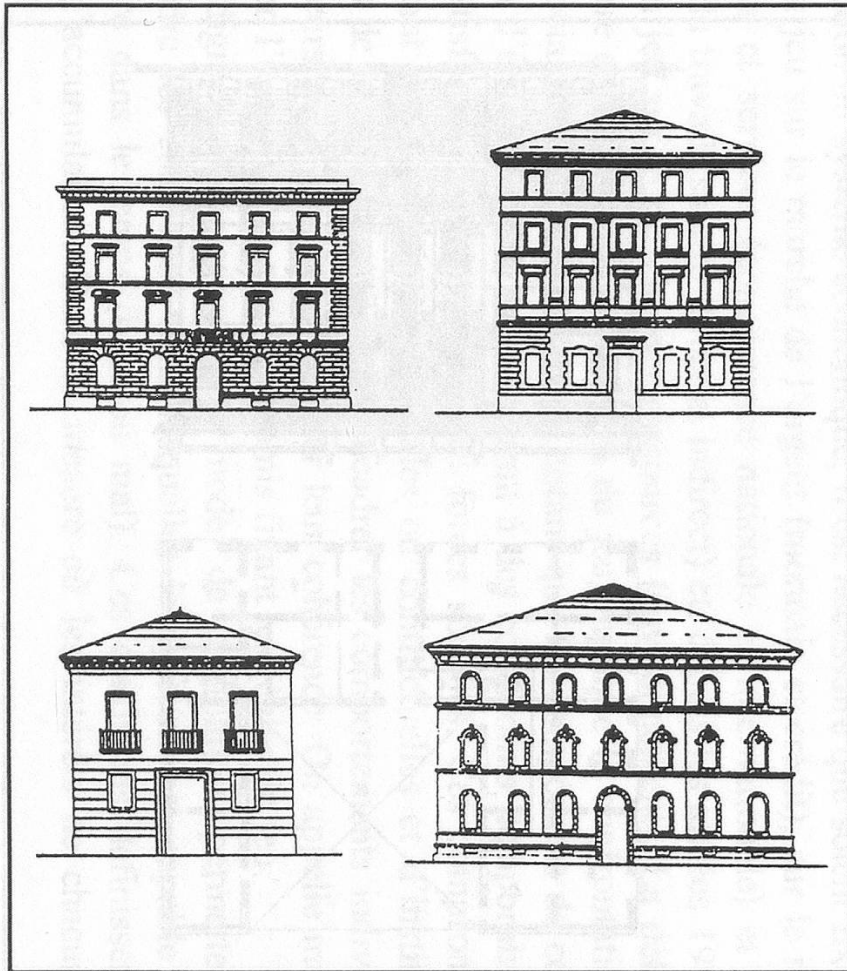


LEVI Carlo, *Fabbricati civili di abitazione*, Milano 1896

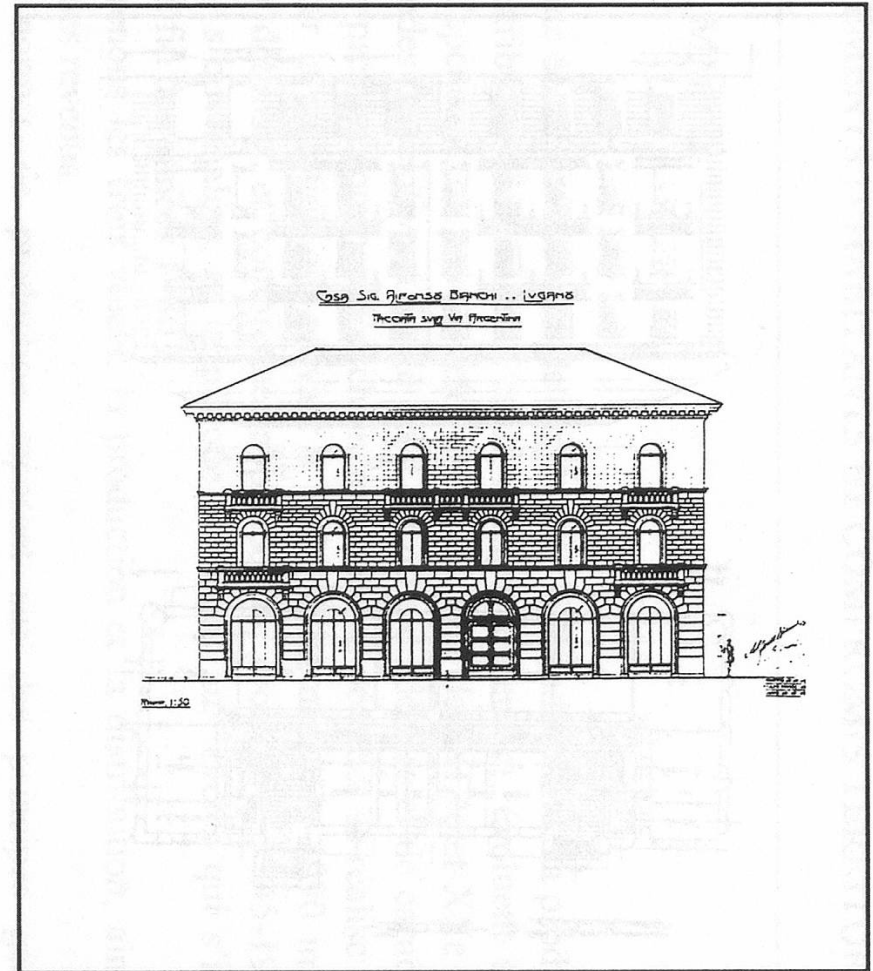


Progetto del per una villa della Società Immobiliare Locarnese nel Quartiere Nuovo di Locarno (Arch. UTC)

La palazzina

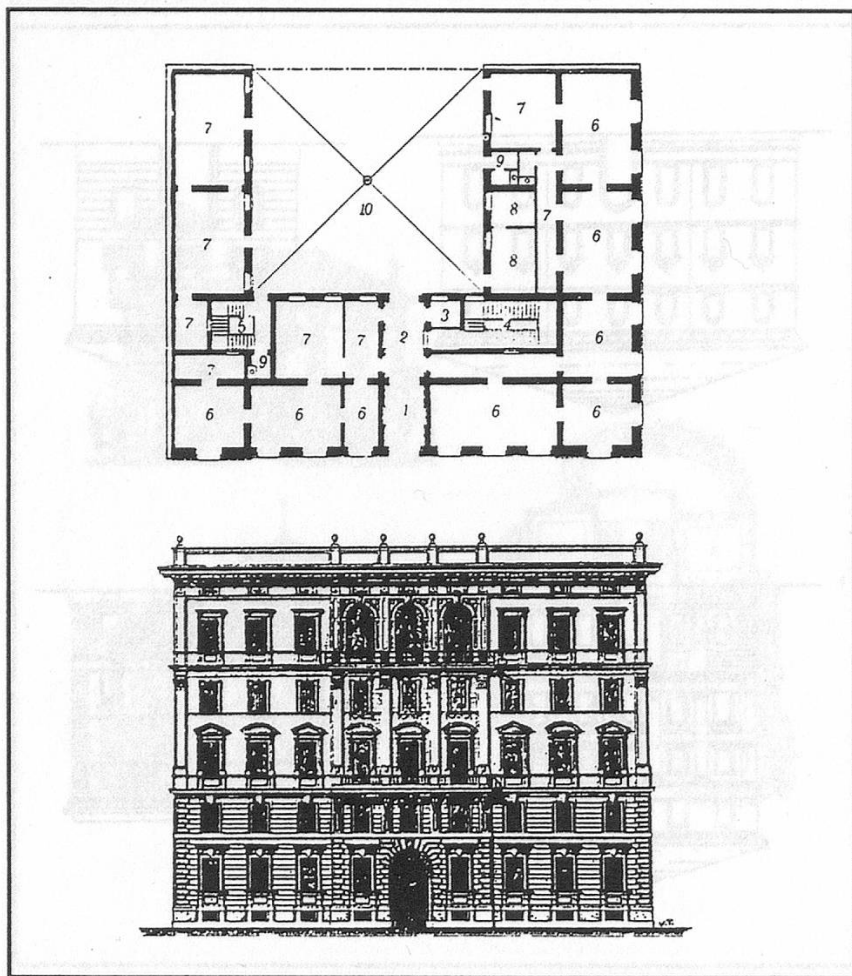


ANDREANI Isidoro, *Il progettista moderno di costruzioni architettoniche*, Milano 1909

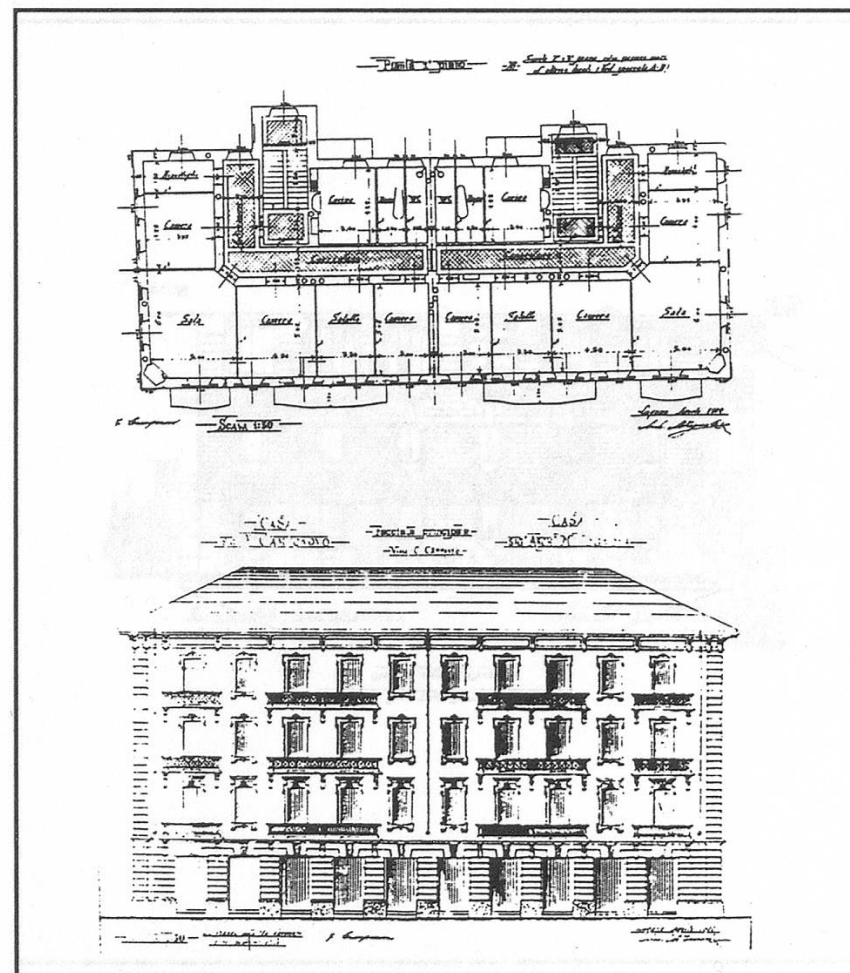


Progetto del 1913 per una palazzina in Via Argentina a Lugano (Arch. UTC)

Il palazzo urbano



LEVI Carlo, *Fabbricati civili di abitazione*, Milano 1896



Progetto del 1910 per uno stabile locativo in Viale C. Cattaneo a Lugano (Arch. UTC)