

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1991)
Heft: 16

Rubrik: Regione

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 17.04.2026

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

STORIA DELLA FERROVIA DELLE CENTOVALLI



Il progetto e i suoi fautori

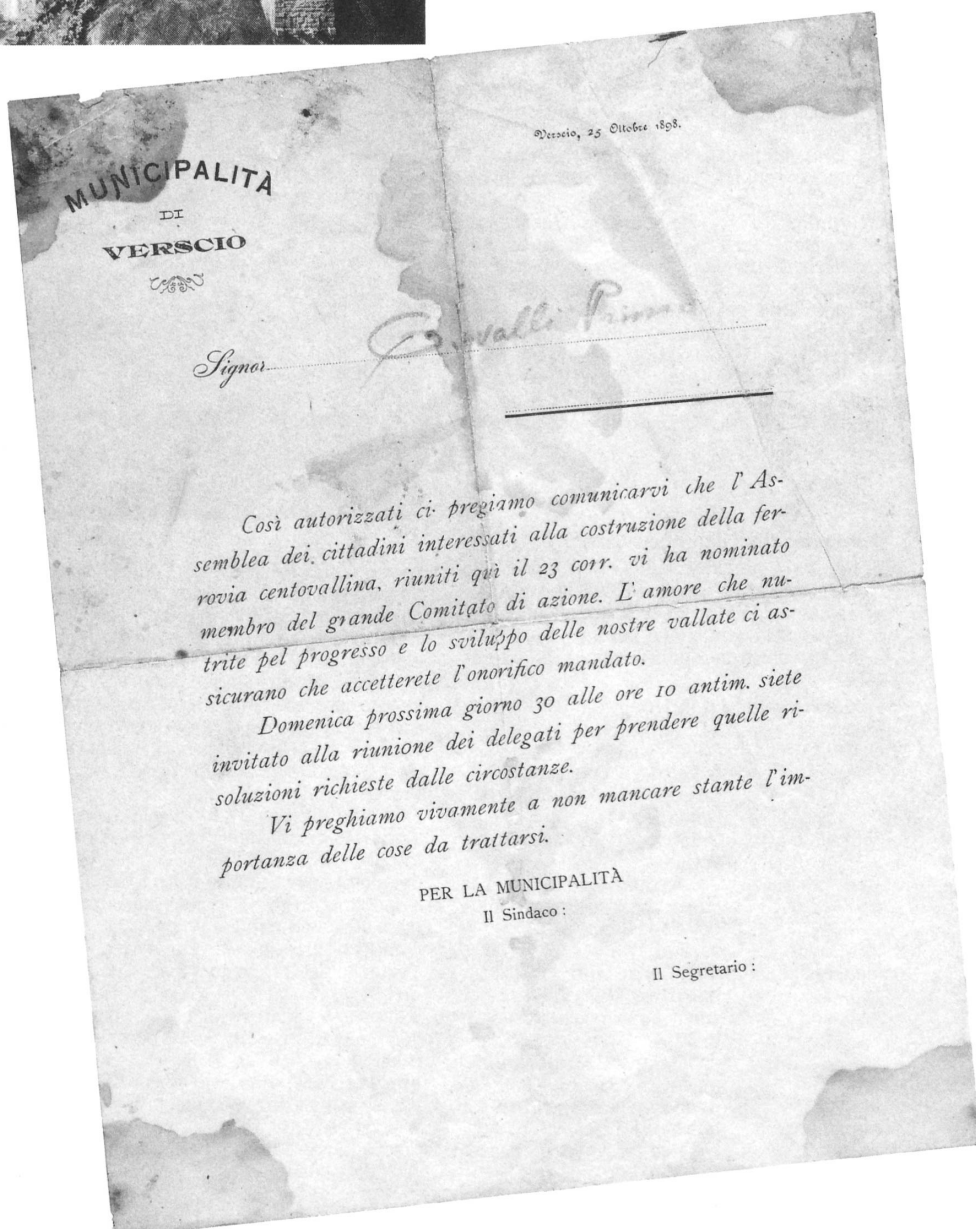
Sabato 30 settembre 1898, il sindaco di Locarno, signor Francesco Balli, inoltrava al Consiglio Federale, in nome suo e di un comitato da costituirsi, la formale domanda per la concessione di una rete ferroviaria che, sotto il nome di Ferrovie locarnesi, comprendeva tre linee: Locarno-Bignasco, Locarno-Ribellasca e Locarno-Valmara. La domanda poneva come condizione che queste due ultime linee fossero continuate sul territorio italiano. Il progetto per la costruzione della ferrovia era degli ingegneri Giovanni Rusca e Giuseppe Sona, ai quali il sindaco Balli aveva affidato l'incarico dopo la votazione del 20 febbraio sul riscatto delle ferrovie.

Da parte italiana viene costituito, il 19 ottobre, il comitato vigezzino per la promozione dell'impresa ferroviaria Locarno-Domodossola. Il comitato svizzero si costituisce il 23 ottobre e la concessione federale viene accordata il 28 dicembre 1898. Ricordiamo che il collegamento stradale tra Locarno e Domodossola risaliva a pochi anni prima. Infatti, la strada carrozzabile da Domodossola a Santa Maria Maggiore venne costruita tra il 1825 e il 1840, prolungata nel 1842 sino a Malesco e nel 1850 sino a Re, mentre l'inizio della costruzione stradale sul versante svizzero risale al 1889.

Alla ricerca di fondi

Francesco Balli si impegnava a reperire i fondi necessari per l'attuazione del progetto. In un primo tempo otteneva l'appoggio di tecnici e banchieri della Svizzera romanda, ma a un certo punto l'intera operazione si arenava. In Italia ci si trovava confrontati con gli stessi problemi e, come alternativa alla linea ferroviaria Domodossola-Ribellasca, il maestro vigezzino Andrea Testore presentava un nuovo progetto di ferrovia che si limitava a una tratta Domodossola-Santa Maria Maggiore. Fu indetta una riunione il 24 agosto 1904, alla quale Francesco Balli aveva assolutamente voluto partecipare, ritenendo che l'attuazione del progetto così come presentato, una linea con «tronco a dentiera», sarebbe equivalsa all'affossamento del progetto Locarno-Domodossola.

Il sindaco di Locarno fu convincente con le sue argomentazioni e riuscì in tale occasione a far deliberare la volontà di unire tutti gli sforzi per un progetto unico per la ferrovia Locarno-Domodossola. Fu composto un comitato di 11 membri, 3 dei



quali ticinesi: Francesco Balli, ing. Giovanni Rusca e ing. Carlo Maggetti.

La concessione federale per la costruzione della ferrovia sino a Camedo venne rinnovata il 23.6.1905 e prorogata l'11.10.1907 e il 23.7.1911.

Nel 1907 Balli riesce a coinvolgere la banca Franco-Americana di Parigi che aveva come amministratore delegato lo svizzero Brunner e rappresentante nel Ticino il dottor Leone Cattori. A questo gruppo finanziario faceva capo l'ing. Giacomo Sutter che era già entrato in contatto con Balli nell'ambito del progetto della ferrovia Locarno-Fondo Toce. Egli accettò di occuparsi della progettazione della nuova ferrovia e, allorché fu presentato dal signor Balli al comitato italiano a Santa Maria Maggiore, venne accolto con fiducia. Da quel momento prendeva corpo l'unanime volontà italo-svizzera per la ferrovia Locarno-Domodossola.

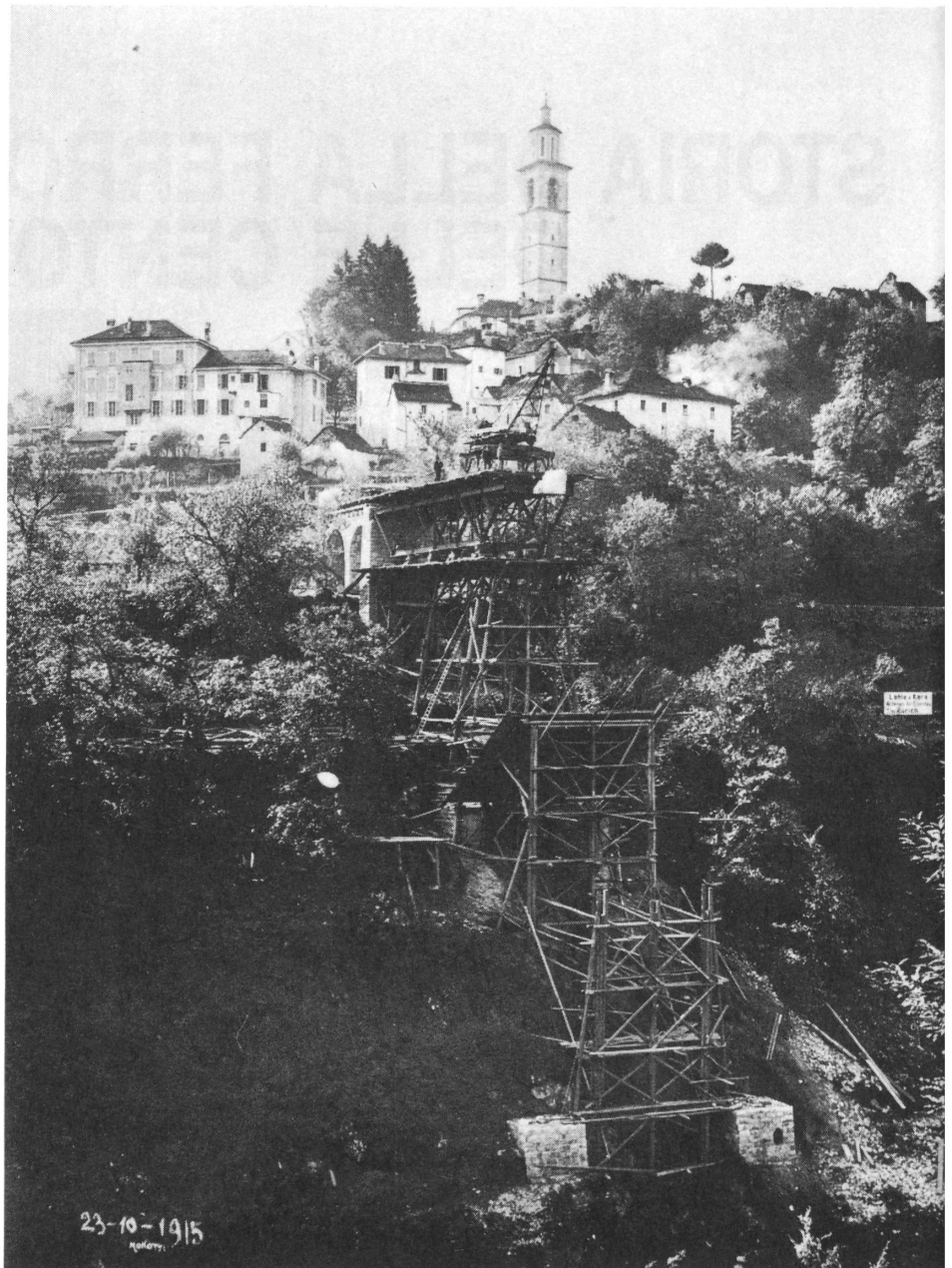
L'11.8.1907 viene inaugurata, con solenni festeggiamenti, la strada internazionale delle Centovalli.

Il 31.10.1908 un comitato promotore locarnese garantisce, a proprie spese, gli studi e progetti per un piano quotato della regione centovallina, opera di Giacomo Sutter. Del comitato fanno parte anche i signori Beniamino Cavalli di Verscio in Livorno, ing. Carlo Maggetti di Intragna, Alberto Peri di Cavigliano.

Il 18 novembre 1909 si costituisce la società FRT S.A. col capitale di 1 milione, aumentabile a 3 milioni, la quale si propone, in prima linea, la costituzione del tronco ferroviario Ponte Brolla-Camedo. Nel primo consiglio d'amministrazione, oltre al presidente signor Francesco Balli, era presente anche il signor ing. Carlo Maggetti. Il signor Beniamino Cavalli di Verscio fungeva da revisore, mentre i signori Virgilio De Rossa di Tegna e Pietro Mazza di Verscio erano stati nominati supplenti revisori.

Nel 1910 vengono stesi vari rapporti da parte di esperti per conto del Dipartimento cantonale delle Pubbliche Costruzioni. Dai rapporti si rilevava, tra l'altro, che il progetto poggiava su solide basi ed era elaborato con cura e competenza; che il costo più alto derivava dalle eccezionali difficoltà poste dalla struttura della montagna nei 10 km del tracciato superiore che, senza l'aiuto della Società Franco-Suisse, non sarebbe stato possibile sostenere l'esercizio nella parte svizzera.

Il 4 febbraio 1910, il Gran Consiglio ticinese concede il sussidio erariale di fr. 972'000. — equivalente al 30 per cento del preventivo per le spese di costruzione.



Il progetto circa il tronco svizzero

Il progetto di massima inerente alla ferrovia fu redatto dallo studio d'Ingegneria J. Sutter di Zurigo e trasmesso il 12.10.1909 al Governo cantonale a sostegno della domanda di sussidio. Dal progetto estrapoliamo i dati che ci sembrano più interessanti:

Percorso totale: m 15'170
 Curve: 147 col raggio min. di m 50
 Gallerie: 20
 Stazioni: 5: Verscio, Cavigliano, Intragna, Palagnedra-Verdasio e Camedo
 Fermate: 3: Tegna, Corcapolo e Verguno
 Passaggi a livello: 26, dei quali, 6 sulla strada cantonale, 6 su strade comunali e 14 su strade rurali e sentieri
 Planimetria: 59% del percorso in rettilineo, pari a m 8'972
 Altimetria: somma totale delle discese m 30,51; somma totale delle ascese m 402,80; pendenza media: m 433,32 = 28%; pendenza massima 60%
 Armamento: rotaie da kg 25 al ml
 Trazione: elettrica a sistema monofase
 Preventivo spesa: Fr. 3'240'000 = Fr. 212'000 al km.

Il tronco da costruire inizia a Ponte Brolla, essendo già disponibile, tra Locarno e Ponte Brolla, il binario della L.P.B. (Valmaggina).

A Cavigliano, avrebbe fatto capo il traffico proveniente dalla Valle Onsernone.

A circa 1,5 km da Intragna, la configurazione del terreno assai accidentata rendeva inevitabile tutta una serie di gallerie, di opere d'arte; fra le prime, importante quella destinata ad evitare la frana di Corcapolo. Fra le principali opere d'arte erano previsti:

il viadotto sull'Isorno a m 75 sul pelo dell'acqua, lungo 148 m, a 5 archi in muratura e una travata metallica di 66 m;
 il viadotto sul Riale dei Mulini a 5 luci da m 18;
 il viadotto sulla Valle d'Ingiustria ad arco metallico da m 80 e arco in muratura da m 6;
 il viadotto sul Riale della Segna a 5 archi da m 8;
 il viadotto del Gaggiotto a 3 archi da m 12 e uno da m 6;
 il viadotto ad arco metallico alle «Ruinaccie» di m 100 (una luce in ferro da m 56, oltre a due volte da m 6);
 il Ponte sulla Ribellasca al Confine Italo-Svizzero a travata in ferro da m 63; 3 archi in muratura da m 8 e uno da m 10.

Lo scartamento della linea è di un metro.

Su tutta la linea contiamo:

26 viadotti, 22 ponti a una luce, 87 tombini e acquedotti.

Per le stazioni si prevedevano dei fabbricati con annesso un magazzino per le merci, mentre per le fermate ci si limitava a una semplice tettoia.

Il materiale rotabile

Erano previsti per l'intera linea Locarno-Domodossola:

- 5 automotrici a 4 assi munite di 4 motori da 80 HP (4 in conto al tronco italiano e una in conto al tronco svizzero)
- 4 automotrici a 2 assi con 2 motori da 100 HP (2 in conto al tronco svizzero e 2 al tronco italiano)
- 1 locomotiva (in conto al tronco italiano) per treni merci, a 4 assi con 4 motori da 80 HP
- 14 carrozze rimorchio a 2 assi, per viaggiatori (4 in conto al tronco svizzero e 10 al tronco italiano)
- 13 vagoni merci chiusi (3 in conto al tronco svizzero e 10 a quello italiano)
- 5 vagoni merci aperti a sponde alte (3 in conto al tronco svizzero e 2 al tronco italiano)
- 4 vagoni merci aperti a sponde basse (2 in conto al tronco svizzero e 2 a quello italiano)
- 3 coppie di bilici per trasporti di legname (2 in conto al tronco italiano e 1 a quello svizzero)
- 1 carro spartineve in conto al tronco italiano.

Si iniziano i lavori

Finalmente, nel mese di maggio del 1913 iniziavano i lavori. Ma, come per ogni realizzazione di una certa portata, gli ostacoli da superare non mancavano. Solo un mese prima ebbe luogo, a Locarno, una conferenza fra i delegati del consorzio dei comuni d'Intragna, Verscio e Cavigliano ed i rappresentanti della Franco-Suisse, concessionaria della ferrovia.

Scopo del convegno era quello di dirimere una vertenza relativa alle espropriazioni dei terreni sui quali era previsto il tracciato della costruenda ferrovia. In una convenzione stipulata tre anni prima, i tre comuni riuniti in consorzio si erano impegnati a mettere a disposizione della Franco-Suisse oltre 200'000 metri quadrati di terreno, con un indennizzo pattuito di comune accordo. All'atto di eseguire le operazioni di esproprio, per le quali si erano formalmente impegnati, i comuni trovarono difficoltà con i privati. Essi adducevano numerosi motivi, fra i quali la differenza di quantitativo di terreno fra quello contemplato dal progetto tecnico e quello esecutivo. La Franco-Suisse richiamò i consorziati al rispetto preciso delle clausole della convenzione, che parlavano di «terreno necessario». I rappresentanti della Franco-Suisse si dichiararono pronti a esperire essi stessi le pratiche di esproprio. Dal canto loro i rappresentanti dei comuni consorziati s'impegnarono a far ratificare e convalidare dalle assemblee le condizioni e disposizioni contenute nella Convenzione.

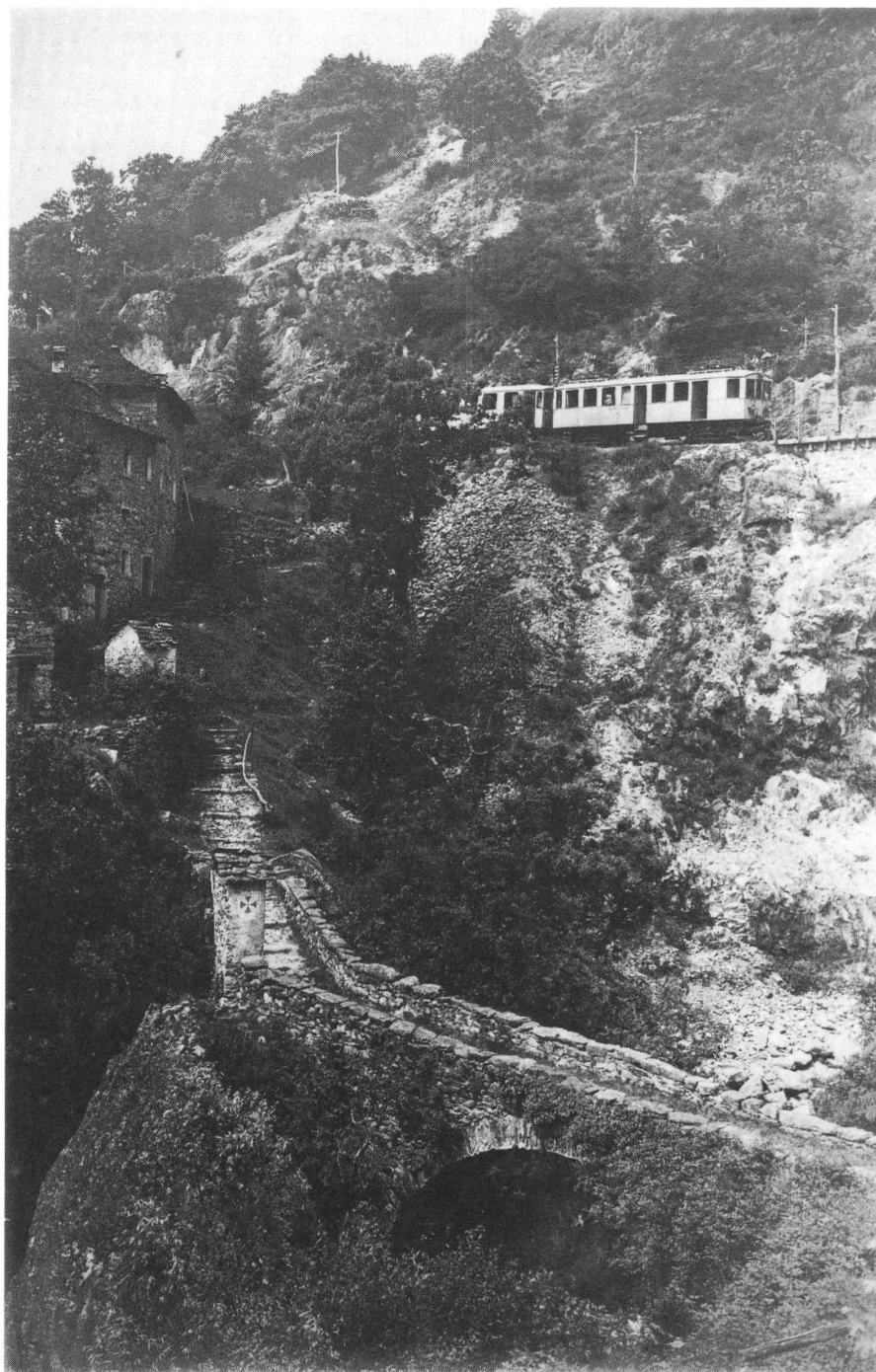
In un giornale dell'epoca si poteva fra l'altro leggere il seguente commento in merito:

— L'incaponirsi su un punto di vista d'interesse immediato, il bizantineggiare, il cavillare per qualche pertica di terreno o per una differenza appena sensibile di prezzo, non avrebbe altra conseguenza all'infuori di quella di spingere ad una questione giudiziaria, che verrebbe poi certamente risolta a favore della Franco-Suisse ma che farebbe ritardare di un paio d'anni l'inizio dei lavori, ritardando ancora di un lustro l'apertura e l'esercizio della linea.

Un problema sociale: più di mille operai in valle

Il forte afflusso di manodopera estera nella nostra regione sollevava non poche preoccupazioni nella nostra popolazione. Per rendere l'idea dello stato d'animo degli indigeni a quell'epoca, ripor-





tiamo una corrispondenza dal Circolo della Mezza pubblicata dall'Eco del Gottardo il 5.6.1913: «Ad Intragna c'è ora un migliaio di lavoratori italiani, addetti alla ferrovia Centovallina. A Corcapolo, a Borgnone ce ne sono molti altri. L'impresa costruisce baracconi.

Si dice che molte sono le domande per la patente d'alloggio, ma specialmente per la patente d'osteria.

La vita normale sarà, per un po' di tempo, scossa, trambusta, in diversi modi, in questa nostra valle. A proposito, riportiamo qui il riassunto d'un articolo apparso in una gazzetta confederata del 30 corrente, articolo che s'attaglia assai alle nostre attuali circostanze, e che ci dà da pensare:

Un pericolo sociale

Per l'esecuzione dei grossi lavori di idraulica, ferrovie, tunnel ecc. si radunano quantità di persone, per parecchio tempo, in luoghi o valli appartati, come in nuovi paesi improvvisati. Ma qui le condizioni di vita non sono come nei comuni ove le case, le strade, le fontane, i servizi pubblici sono organizzati da un pezzo. E poi ci sono anche famiglie, ma molto elemento mascolino.

Appunto da quest'ultima circostanza risultano speciali condizioni sessuali, che meritano la nostra grave considerazione, umanitaria, e medica (è appunto un medico che ha scritto l'articolo). Insieme agli operai, vanno o procedono altre classi di individui; per esempio i cantinieri. Costoro costruiscono baracche, nelle quali danno ricovero in condizioni sanitarie molto cattive, e fanno osteria. Per il servizio vengono ingaggiate ragazze, indicate alle autorità come domestiche, ma che in realtà devono sopportare anche altre cose; ciò è quasi nel loro contratto; devono prestarsi a tutto. Mi s'intende.

Queste infelici creature vengono generalmente dall'Italia, alcune sono di quelle che così vollero sottrarsi al controllo medico obbligatorio. Tra costoro, si riscontrano le più terribili malattie sessuali, che vengono propagate, pel loro mezzo o contatto, ai lavoratori. Io dico «terribili», non soltanto per il numero dei casi, ma anche per la qualità, ove i migliori rimedi della medicina non hanno più effetto.

Anche nelle città si constatano malattie consimili, ma qui ci sono medici, e ospedali e medicine a di-

sposizione; ma qui si può esercitare sorveglianza e repressione. Nulla di tutto ciò, nei luoghi dei lavori suddetti (per quanto non dipende dall'Imprese). Se anche constatati i casi di malattia, si volessero spedire le persone alla loro patria, non si guarirebbe la piaga comune. Altre persone verrebbero, più prudenti e più temibili. Non trattandosi di prostituzione nel senso completo della parola, anche l'Autorità di Polizia, può inquirere poco. Cantoni e Confederazione sono impotenti, contro un tale stato di cose.

Quindi io mi appello a tutte le persone che pensano umanamente e benevolmente per la classe lavoratrice, perché si abbia insieme a trovare un rimedio, almeno un po' efficace.

Non si dica, che si tratta di forestieri, ma che si tratta del nostro prossimo; e poi si tratta anche della salute, del benessere della nostra popolazione cittadina, perché la propagazione del male può estendersi facilmente in essa, e quivi rimanere per lungo tempo, con conseguenze incalcolabili per le famiglie.»

1913-1918: tempi duri, vita sciagurata

Causa difficoltà finanziarie dell'Impresa, i lavori vengono sospesi nel novembre del 1913 e ripresi nel marzo del 1914. Nell'agosto del 1914 scoppia la prima guerra mondiale. I lavori continuano a ritmo ridotto sino al mese di dicembre del 1918, allorquando vengono definitivamente sospesi sino al mese di agosto del 1921.

Leggendo i giornali di quegli anni ci si rende conto della cruda realtà, fatta di violenza, di stenti, di tragedie. Ecco alcune notizie:

Eco del Gottardo di giovedì 24 luglio 1913

INTRAGNA — ARRESTI

L'altra sera, verso le 9 vennero arrestati due minatori lavoratori alla Centovallina, certi Pini Pietro e Laidelli Giovanni, entrambi di Paspardo (Brescia), i quali senza essere menomamente provocati, sulla strada cantonale verso Cavigliano percossero in malo modo tal Cason Giuseppe da Belluno, si da procurargli delle escoriazioni guaribili in otto giorni. Il Laidelli non essendo trovato in possesso di alcuna arma, fu rilasciato libero; non così fu del Pini, al quale furono rinvenuti indosso un tirapugni e due coltelli.

FURTO E ARRESTI

Tre operai addetti alla Centovallina, impossessatisi di indumenti appartenenti ai loro compagni di lavoro alloggiati nel baraccone-pensione operaia a Cadanza, presero la via che conduce al confine, ma uno dei nostri gendarmi, avvertito del furto e della fuga dei ladri, inseguì questi e poté acciuffarne due — i quali avevano sulle spalle il sacco della refurtiva — nel vallone che conduce al confine italiano, a Monadello. Essi sono certi Degeri Artibano Antonio di Casirate d'Adda (Bergamo) di anni 32, manovale, e Mauri Giuseppe da Missaglia (Como), d'anni 25. Il terzo, tal Della Paglia, ha potuto varcare il confine. L'ammontare del furto è di circa 60 franchi. I due arrestati furono tradotti a Locarno.

ATTENTATO CONTRO I GENDARMI

Il gendarme Rabaglio passando ieri sulla cantonale per andare a Camedo, venne, da ignoti malfattori, colpito ad un braccio da un sasso. La ferita non è grave; credesi si tratti dei compagni dei due individui (Pini e Laidelli) arrestati domenica per rissa.

Eco del Gottardo di martedì 19 agosto 1913

VERSCIO — LADREIDE

L'altra notte i ladri tentarono di entrare nel negozio del signor Pacifico Cavalli, forando la porta ed introducendo un ferro per far saltare il paletto, ma non pensarono ai segnali d'allarme apposti su tutta la casa, che suonano a meraviglia, facendo così fallire la loro impresa.

Il signor Cavalli accorse subito, ma i lestofanti se

l'erano già svignata, lasciando sul posto alcuni ferri del mestiere.

I mariuoli, vistisi fallire il loro tentativo a Verscio, si recarono a Ponte Brolla, dove riuscirono a rubare una bicicletta, una macchina fotografica e una scatola compassi nel magazzino dell'impresa Sutter.

Eco del Gottardo di sabato 8 novembre 1913

INTRAGNA — MEDAGLIA AL MERITO

Al gendarme Rabaglio Antonio di stanza qui a Intragna, dietro proposta del Comando di Corpo fu assegnata la medaglia d'argento al valore civile con diploma della fondazione Carnegie.

È di grande dimensione e di artistica e finissima coniatura. Con dicitura latina inneggia al merito di chi espone la propria vita in pericolo per salvarne un'altra.

Come noto il Rabaglio, lo scorso mese di luglio estraeva dalle acque della Melezza il cadavere di un operaio miseramente annegatovi.

Eco del Gottardo del 31 gennaio 1914

INTRAGNA — INCENDIO DOLOSO

L'altro ieri ignoti malfattori hanno appiccato il fuoco ad una baracca lungo la linea dei lavori in costruzione per la ferrovia Centovallina fra Intragna e Corcapolo. In quella baracca trovavasi una perforatrice per detti lavori appartenente al signor ing. Balli di Locarno, perforatrice che fu interamente guastata, donde un danno complessivo di 7'000 franchi. La Giudicatura di pace e gli agenti di polizia furono immediatamente sul posto per le opportune indagini e constatazioni, ma i malfattori non hanno peranco potuto essere scoperti.

Eco del Gottardo di giovedì 4 marzo 1915

EFFERRATO OMICIDIO

La notte di domenica, giorno 28 febbraio u.s. alcuni operai addetti alla costruzione della Ferrovia Centovallina, rincasando nella frazione di Cadanza, verso le 10 di sera, scorsero sullo stradale un individuo sdraiato a terra. Osservatolo, lo riconobbero per il minatore Antonioli (detto Pelat) della Prov. di Brescia, che aveva una larga ferita di coltello al collo.

Avvertita l'Autorità, al mattino venne sul luogo, e il medico constatò che l'infelice Antonioli aveva ri-



portato una ventina di ferite di coltello nelle varie parti del corpo, delle quali otto mortali. Scopo del feroce delitto si crede sia la vendetta.

Gli autori a quanto si suppone, sarebbero due, zio e nipote. Il nipote, il mattino stesso fu trattenuto in arresto dalla gendarmeria d'Intragna, e lo zio appena compiuto il delitto passò i confini portandosi in Italia. Si spera che fra non molto verrà anch'esso preso.

Dall'inchiesta praticata sul triste fatto, risultò quanto segue:

Domenica sera, verso le 8.30 il povero Antonioli si trovava a bere nel magazzino viveri del signor Lo-

renzo Cioccarelli, in compagnia di certi Valentino Pelamatti, Stefano Ducoli, Giovanni Andreoli, Giovan Batt. Chiminelli, bresciani, lavoratori alla costruzione della Centovallina. Circa alla suddetta ora uscirono tutti insieme dall'esercizio, e per vecchi rancori entrarono in colluttazione fra loro. Ad un tratto il Pelamatti estrasse di tasca un coltello e colpiva mortalmente l'Antonioli, dandosi poscia a precipitosa fuga verso il confine. Furono arrestati come complici dell'omicidio il Ducoli, l'Andreoli ed il Chiminelli.

Verso l'inaugurazione

La costruzione della linea ferroviaria ha richiesto enormi sforzi alla manovalanza e spesso in condizioni proibitive. Nei giornali dell'epoca si legge di disgrazie che costarono la vita a giovani emigranti. Citiamo, per esempio, una frana che ha investito e travolto, nel settembre del 1913, due giovani operai. Uno fu estratto ancora vivo dal terriccio che lo ricopriva, ma morì in seguito; l'altro scomparve e venne ritrovato alcuni giorni più tardi alle Gerre di Losone. Si riporta pure di cadute mortali dai ponti in costruzione.

Il 12 novembre 1919, l'Italia e la Svizzera stipulano a Roma la «Convenzione definitiva per l'esercizio della linea». L'esercizio è concesso per la tratta italiana alla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie (SSIF) e per la Svizzera alle FRT.

Il 15 ottobre 1922 si procede all'aumento del capitale delle FRT.

Il 1. gennaio 1923 avviene la fusione delle FRT con la TEL (Tramvia elettrica locarnese).

L'inaugurazione della ferrovia è sempre più alle porte; sarà realtà il 25 novembre 1923.

Per la stesura dell'articolo abbiamo attinto all'Archivio delle FART e all'Archivio Cantonale. Le foto sono state gentilmente messe a disposizione dalla Direzione delle FART.

Andrea Keller

