

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1994)
Heft: 22

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

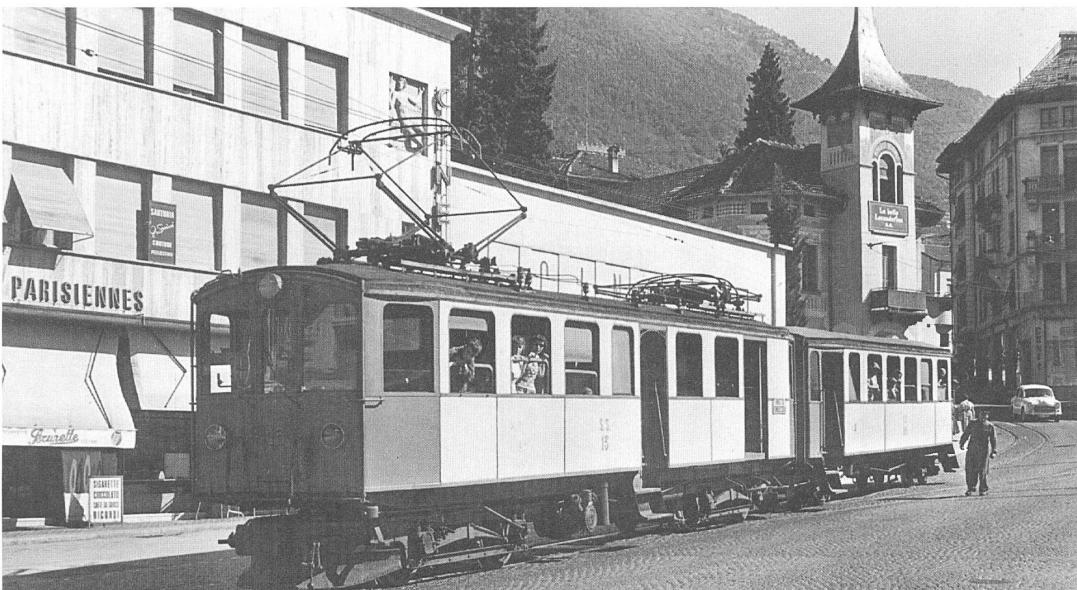
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.01.2026

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



Storia della ferrovia delle Centovalli

(seguito degli articoli pubblicati nelle edizioni primaverili degli anni 1990 e 1992)

Il 1951: un anno "storto"

Consultando la "Cronistoria della società F.R.T.", redatta con metodo e precisione da Felice Maggetti di Intragna che per anni ha lavorato presso il segretariato delle FART, apprendiamo che a marzo la linea ferroviaria della Centovallina in Italia e della Valmaggina a Riveo sono state interrotte a causa della caduta di valanghe.

Il 13 luglio avvenne una collisione al km 11,4 tra Locarno e Camedo all'altezza del Riale dei Mulini, fra due treni addetti al trasporto di ghiaia per Palagnedra. Ingenti furono i danni.

L'8 agosto una piena eccezionale travolse il ponte in ferro della Valmaggina a Ponte Brolla: il servizio fu parzialmente mantenuto per un mese con degli automezzi. Il ricordo del fatto è ben vivo nelle menti di molti abitanti delle Terre e ci ripromettiamo di parlarne in un prossimo TRETERRE con un articolo dedicato alle buzzze.

Il 28 agosto avvenne ai Sabbioni un'altra collisione fra due treni adibiti al trasporto di ghiaia.

Il 9 settembre riprendeva il servizio sulla linea ferroviaria Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (LPB) grazie alla costruzione di un ponte provvisorio prestato dalle FFS. Il maltempo continuava e tutta la regione ne risentiva, tanto che in novembre si dovette sospendere per diversi giorni il servizio di navigazione nel bacino svizzero del lago Maggiore, allora in gestione delle F.R.T.

Anche il quartiere nuovo di Locarno dovette essere servito con delle barche.

Nel dicembre del 1951 viene pubblicato per la prima volta il rapporto di gestione unico per la FRT e la LPB.

Nel maggio del 1952 si tiene un'assemblea straordinaria degli azionisti delle FRT e LPB

che decidono di procedere alla fusione delle due società con retroattività agli effetti finanziari al 1.1.1949.

L'11 luglio il Tribunale Federale omologa gli accordi per il risanamento delle FRT.

Negli anni seguenti non muta la situazione delle FRT che sono continuamente confrontate con problemi finanziari; il 31 dicembre 1953 chiedono all'Alto Consiglio Federale un credito suppletivo per risanamento (Confederazione 1 milione + contributi del Cantone e dei Comuni).

Il 30 giugno 1954 il consiglio d'amministrazione e le organizzazioni del personale raggiungono un accordo per l'aumento degli stipendi (fr. 120'000 annui). Frattanto il Consiglio di Stato ordina all'ingegner Remy una perizia sulla sostituzione del servizio tramviario con un servizio d'autobus.

Nel 1955 i governi svizzero e italiano perfezionano un accordo di principio sul rinnovamento della ferrovia Locarno-Domodossola-Sempione. Da parte italiana si acconsente alle richieste elvetiche a condizione che la gestione del servizio di navigazione sul bacino svizzero del lago Maggiore venga assegnata all'Italia. La concessione in possesso delle FRT sarebbe scaduta solo nel 1962 ma in considerazione delle controprestazioni offer-

te le FRT vi rinunciarono anzitempo. Le controprestazioni furono:

- il risanamento della ferrovia Locarno-Domodossola,
- la trasformazione delle tramvie locarnesi in autolinee,
- la promessa di concedere alle FRT le autolinee interurbane del Locarnese al momento della scadenza del contratto con l'assuntore Rinaldi.

Il 30 settembre 1955 muore il direttore delle FRT, ingegner Ernesto Meyer e al suo posto, il 2 ottobre 1956, viene nominato Marco Pessi funzionario del Dipartimento federale delle poste e ferrovie. Nella precedente funzione egli si era occupato della questione del risanamento delle FRT.

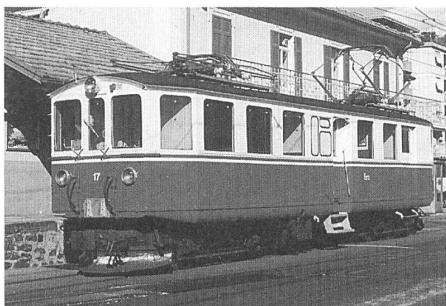
Un periodo di importanti decisioni

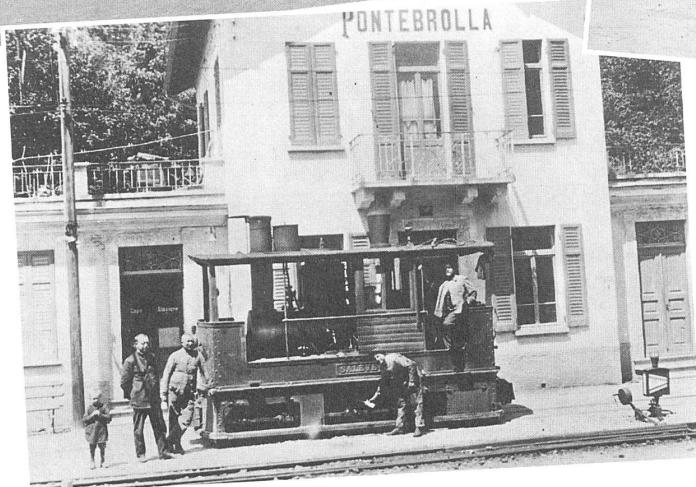
Comincia a esserci un certo fermento nella regione. Infatti tutto ciò che sembrava immutabile ora è messo in discussione. Il futuro appartiene agli autobus, meno costosi e più razionali. Prima dovrebbe toccare al tram, poi alla Valmaggina e chissà un domani anche alla Centovallina.

Sappiamo come è andata a finire e consoliamoci che poteva andare peggio. Se consideriamo la redditività è ovvio pensare che il prossimo passo potrebbe essere l'introduzione di un servizio bus tra Locarno e Intragna.

Chi vi scrive è legato affettivamente alla Centovallina e ringrazia il cielo che essa sia un collegamento internazionale perché se così non fosse avrebbe fatto la stessa fine della Valmaggina.

Il pericolo, sempre che esso venga considerato tale, dell'introduzione del bus al posto del treno tra Locarno e Intragna sussiste e la





popolazione deve rendersi conto che è essa stessa a deciderne il futuro!

La Centovallina è un elemento insostituibile nel nostro paesaggio e deve essere maggiormente apprezzata dalla nostra gente. Risparmiamoci altri argomenti che ci farebbero cadere nella retorica.

Presto o tardi comunque il problema della redditività si riproporrà e allora forse giova ricordare come è andata a finire con la Valmaggina.

Via i binari arrivano le ruote. A farne le spese è anche la Valmaggina.

Il 23 novembre 1956 l'Ingegner Remy presenta la perizia sulle tramvie.

Il 20 gennaio 1957 il consiglio d'amministrazione delle FRT approva il contratto FRT/Rinaldi per l'autolinea Locarno-Ascona-Brissago.

Per capire quanto fosse sentito il problema dei trasporti pubblici nella nostra regione, in particolare per il destino della Valmaggina, basterebbe rileggere gli articoli dai toni contrastanti apparsi nei giornali del tempo.

Sull'Eco di Locarno del 16 febbraio 1957 si leggeva che:

"Le prime reazioni della popolazione in Valmaggia sono decisamente favorevoli al mantenimento della ferrovia. Un giudizio sulle possibilità di rendimento della ferrovia sarà però possibile soltanto quando saranno conosciuti i risultati dell'azione di ricupero del traffico intrapresa nel corrente inverno dalla direzione della ferrovia".

Cronistoria di un'agonia

Il 30 aprile 1957 il consiglio d'amministrazione delle FRT decide di aderire alla richiesta della maggioranza dei comuni valmaggesi di proporre al Consiglio di Stato il risanamento della ferrovia anziché la sua soppressione.

Il 7 maggio le FRT inviano al Consiglio di Stato un memoriale sul problema della Valmaggia.

Il 23 settembre 1957 ricorre il cinquantenario della Valmaggina.

Il 16 luglio 1958 Le FRT inviano al Consiglio di Stato un rapporto sul risanamento della ferrovia di Valmaggia.

Il 21 luglio 1959 Il consiglio d'amministrazione FRT decide di aderire al progetto di messaggio governativo per la sostituzione della ferrovia di Valmaggia con un'autolinea.

Il 21 maggio 1960 (canto del cigno!) L'Ufficio federale dei trasporti concede l'autorizzazione per l'esecuzione parziale dei lavori di revisione agli impianti della Valmaggina.

Nel 1961 vennero eseguiti ancora diversi lavori di manutenzione straordinaria alla ferrovia della Valmaggia.

Nel dicembre 1961 il Comitato valmaggese di difesa della ferrovia della Valmaggia consegnava una controperizia allo scopo di evitare la soppressione della ferrovia. Ad essa veniva contrapposta una risposta elaborata nell'autunno del 1962.

Nel luglio del 1964 si riunisce il gruppo di studio per la ferrovia della Valmaggia in seduta plenaria di 2 giorni a Bignasco e a Locarno.

Il 5 marzo 1965 avviene a Berna la seduta conclusiva per la messa a punto del programma di sostituzione della ferrovia della Valmaggia.

Il 19 luglio 1965 il consiglio d'amministrazione

approva il progetto di sostituzione del servizio Locarno-Ponte Brolla-Bignasco.

Il 7 settembre 1965 è la volta del Consiglio di Stato che approva il messaggio del Dipartimento costruzioni per la sostituzione della ferrovia di Valmaggia e lo trasmette al legislativo cantonale.

Infine, il 20 ottobre 1965 il Gran Consiglio approva il decreto legislativo, del seguente tenore: "Decreto legislativo concernente la sostituzione della ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (Vallemaggia) con un autoservizio regolare e lo stanziamento di crediti per l'allargamento del campo stradale."

Il 29 novembre 1965, con l'introduzione dell'autoservizio, si chiude la storia della ferrovia della Valmaggia.

Nuova linfa per la Centovallina, grazie alla strada!

Dall'Eco di Locarno del 12 febbraio 1957 apprendiamo fra l'altro che:

"Da più di un decennio, la Confederazione (più interessata al problema che non l'Italia), si è preoccupata dell'indispensabile rinnovamento di questa ferrovia: scartata la possibilità di una soppressione della linea, date le cattive condizioni in cui si trova la strada che collega Domodossola a Locarno attraverso la Val Vigezzo e le Centovalli e l'eccessivo onere che ne provocherebbe un suo ampliamento, essa si è dichiarata pronta a mettere a disposizione, nel quadro della legge sull'aiuto alle ferrovie private, col concorso quindi del cantone Ticino, i crediti necessari per il completo riaspetto del tronco svizzero".

Il 26 giugno 1957 il Gran Consiglio approva il messaggio governativo sulla prima tappa di risanamento delle FRT che contempla spese per Fr. 3'060'000.—.

Le spese per il risanamento erano quelle previste dal piano tecnico elaborato dall'Ufficio federale dei trasporti in base alla perizia Remy, ovvero:

Fr. 1'800'000.— per il rinnovamento completo della sottostruttura con rotaie di 30,1 kg/ml, nuove traverse e nuova massicciata;

Fr. 920'000.— per una linea di contatto con sospensione a catenaria, palificazione di cemento armato, telefono ferroviario, nuova attrezzatura d'officina;

Fr. 1'265'000.— per 2 nuovi elettrotreni articolati con 113 posti a sedere ciascuno;

Fr. 217'000.— per un carrello di riserva con motore, rimessa in assetto di 2 automotrici e di 12 vette, rimorchio.

Il 2 agosto 1957 vengono deliberati: alla Mauerhofer & Zuber la costruzione della linea di contatto e la linea telefonica di servizio Locarno-Camedo, alla Schindler Waggon AG e alla BBC/TIBB la fornitura di 2 elettrotreni articolati per la Locarno-Domodossola.

Nel gennaio del 1958 la Confederazione, il Cantone e le FRT firmano il primo supplemento alla convenzione per il risanamento della società. Frattanto le FRT assumono l'assunzione dell'esercizio per la funivia Verdasio-Rasa.

Il 1° luglio 1958 entra in vigore la nuova legge sulle ferrovie con le nuove norme per la copertura dell'ammortamento e dei disavanzzi.

Il 1° gennaio 1959 entrano in vigore il nuovo ordinamento sui rapporti FRT-Società Subalpina per la Locarno-Domodossola, e il nuovo organico del personale FRT.

Tra il 10 e il 21 aprile alla Fiera Campionaria di Basilea viene presentato il primo elettrotreno che verrà impiegato sulla Centovallina. Il 30 maggio 1959 viene inaugurato il servizio con i nuovi elettrotreni articolati "Lemano" e "Ticino"; in giugno viene fornito l'"Ossola" e in luglio il "Vigezzo".

Addio, care vecchie traballanti carcasse.

Il 30 aprile 1960 cessa definitivamente il servizio tramviario.

Per conoscere l'allora stato d'animo dei locarnesi in merito all'imminente soppressione del servizio tramviario riportiamo dall'Eco di Locarno del 24 dicembre 1959 parte di un articolo dedicato alle FRT:

"Nel prossimo mese di aprile, chiuso il Salone dell'automobile di Ginevra dove sarà esposto il primo automezzo che sostituirà le nostre ormai sorpassate carrozze tramvarie, i tram cittadini saranno collocati a ben meritato riposo dopo cinquant'anni di lodevole servizio. E con i tram scompare un settore importante della vita locarnese, un amico e, con loro, l'atmosfera casalinga della città. Città che si è fatta in questi ultimi anni adulta.

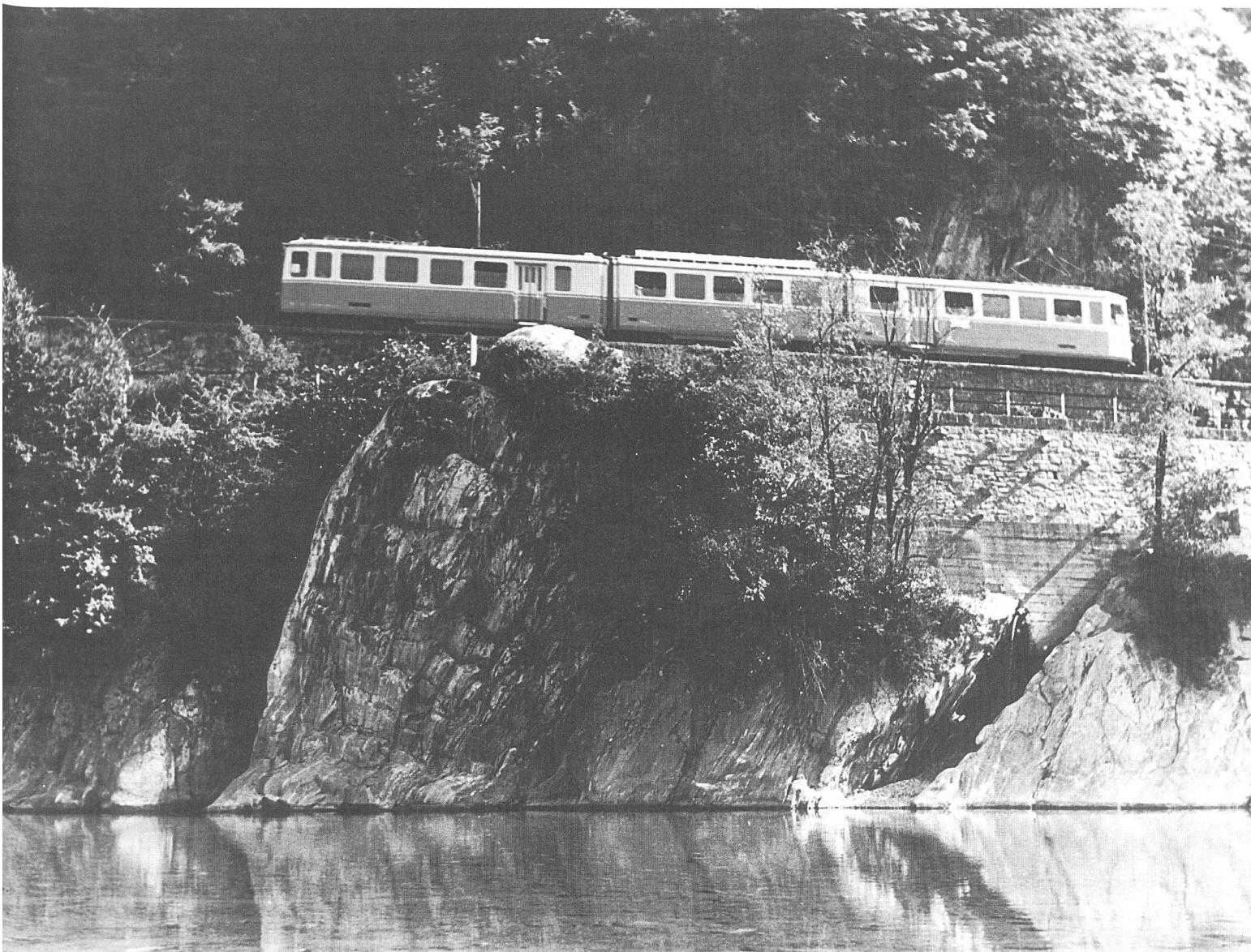
L'avvento dei nuovi e moderni automezzi verrà certamente salutato con viva soddisfazione dalla cittadinanza. I tramway, oggi assai mal ridotti dall'usura del tempo, non godono certo soverchia simpatia neppure presso coloro che si vedono obbligati a impiegarli per recarsi al lavoro o rientrare a domicilio, e ancor minore, è la sim-

patia che essi incontrano fra gli albergatori e i loro ospiti. Ciò nonostante non saranno poche le persone, che dopo aver salutato con comprensibile fierezza l'avvento del progresso, proveranno nel loro intimo un vivo rimpianto per le vecchie vetture dai molti ricordi". "

Gli anni 60 iniziano dunque con la soppressione della tramvia locarnese nel 1960 e della Valmaggina nel 1965. La Centovallina rimane l'unica ferrovia privata del Locarnese.

Andrea Keller

Nota: 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.



Fredo Meyerhenn al Museo regionale «La casa delle favole di Mario Botta»

I bambini e il Museo

Il nostro Museo regionale, lasciato alle spalle il suo primo lustro di vita nel corso del quale ha visto sfilare poco meno di quindicimila visitatori, ha da poco iniziato la sua sesta stagione. Dopo un anno molto proficuo e soddisfacente che ha fatto registrare un netto incremento dei visitatori e contrassegnato da ben sei esposizioni, tutte molto apprezzate, il 1994 sarà prevalentemente dedicato alla ricerca: una ricerca a tutto campo con lo scopo di raccogliere quanto più materiale e informazioni possibili, in vista di determinare quali sono i settori che meglio si prestano per allestire, nei prossimi anni, alcune mostre di più ampia consistenza.

La consueta esposizione di inizio stagione, inaugurata il 26 marzo scorso, era quest'anno dedicata ad un personaggio assai noto ai lettori della nostra rivista: il fotografo Fredo Meyerhenn di Cavigliano che ha presentato le sue "fotografie storiche" delle costruzioni di Mario Botta e di alcuni monumenti mondialmente conosciuti della vicina Italia.

La tecnica impiegata per la realizzazione di queste fotografie è assai semplice: si tratta di interporre un vetro deformante del tipo di quelli impiegati per i lucernari delle scale tra il soggetto e la camera di presa. L'abilità o la creatività, e Fredo è sicuramente un maestro in questo campo, consiste nel posizionare il vetro in modo da ottenere il giusto effetto, quello desiderato, attraverso il quale abbandonarsi alla fantasia, pur mantenendo alcuni punti che permettano di risalire all'oggetto primario. Fantasia quindi, e più lo spettatore possiede questo dono naturale, meglio apprezzerà questo tipo di fotografia che suggerisce case fatate, simpatici mostri, antichi manieri brulicanti di re, regine e folletti; la casa delle favole, come evocava il titolo dell'esposizione, e chi meglio dei bambini ha dimestichezza con questo mondo? Ed è per questa ragione che i responsabili del Museo, in collaborazione con gli insegnanti, hanno provveduto a far visitare l'esposizione dagli allievi della scuola elementare di Intragna. I bambini si sono dimostrati subito molto attratti e divertiti dalle immagini e si sono lasciati trascinare in un mondo fantastico a loro così familiare. Suddivisi in piccoli gruppi, hanno inventato una quindicina di favole ispirate alle fotografie esposte. Ne sono scaturite delle allegre storie, fresche e divertenti, alcune particolarmente significative ed interessanti che vi proponiamo.

Il nanetto.

C'era una volta un nanetto che era il servitore del re e della sua regina Charlotte. Il nanetto in verità era un bellissimo principe. Una strega cattiva l'aveva trasformato in un nanetto.

Vicino al palazzo c'era una cascata magica che poteva trasformare i nanetti in principi. Un giorno il nanetto andò per caso a tuffarsi in quella cascata e subito si trasformò ancora in un bellissimo principe. Quando tornò al palazzo il re e la regina non sapevano più chi era quel bellissimo principe. Il principe raccontò la sua storia al re e alla regina e loro gli dissero che poteva restare sempre con loro. Un giorno il principe si sposò e visse sempre felice e contento.

**Michel, Naima, Rachele, Sacha
(I e II elementare)**

Tra fantasie e realtà.

Tanto tanto tempo fa in un palazzo costruirono l'ufficio del signor Mario Botta. Lui era molto malmosso e teneva tutto per sé stesso. In una notte tempestosa, Mario dovette partire per la sua vacanza di cinque mesi. Bussarono alla porta e Mario aprì e vide una vecchietta che gli disse: - vi sarei grata se per questi cinque mesi potrei farvi le pulizie senza paga -. Così lui poté partire felice e contento. La vecchietta incominciò a lavorare; ecco passati quattro mesi e tre settimane. Una notte la vecchietta si trasformò in una strega e trasformò l'ufficio in una tazza a righe. Passati 5 mesi, erano le 18.00 e il signor Mario ritornò. Vide la casa in quelle condizioni e la vecchietta trasformarsi per la seconda volta. Chiese che cosa era successo e lei gli disse che lui era troppo maleducato. Così lei si era trasformata in una malefica strega che con una magia aveva trasformato il suo ufficio in una tazza a righe. - Vi prego - disse il signor Mario, - fate che il mio palazzo diventi come prima sennò vi spedisco in galera -. Lei, siccome era stata trattata così fece diventare l'ufficio come un boccalino. Lui, perché era così maleducato, la prese per il collo e la portò vicino alla casa e le disse: - se tu non fai diventare il palazzo come prima, ti butto un secchiello d'acqua gelata. Prese il secchiello e lei fece diventare la casa come un mostro brutto e cattivo.

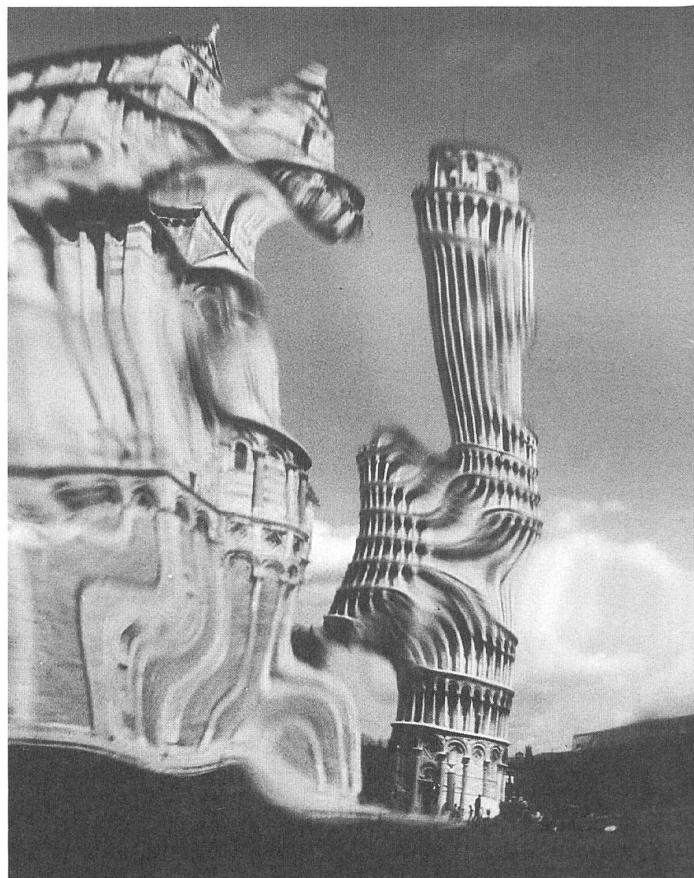
La casa mostro incominciò a correre, fece correre Mario per ore e ore. Ora Mario Botta di mestiere fa il disegnatore siccome il suo ufficio correndo si è consumato.

Lui disegna case viventi e case-mostro. Quando disegna si ricorda del suo ufficio-mostro. Da quella lezione lui ha sempre donato tutto a tutti e ora con la gentilezza ha una moglie, di figli non sappiamo dirvi quanti ne ha, però se volete vedere le foto dell'ufficio del signor Mario Botta potete trovarle a Intragna con altre foto di case fantasma.

**Miriam, Milena, Mélanie, Alessandra,
Francesca (III e IV elementare)**

Il salto a cavallo dal 1994 al 1111.

C'era una donna Katrin, che amava tanto i cavalli, però c'era un problema: abitava in città e non aveva né posto né soldi per avere un cavallo. Era tantissimo triste che si mise a piangere e corse nel bosco. Si sedette su una pietra vicino ad un laghetto e si addormentò. Sognò di possederne uno, tutto suo. Quando si svegliò vide davanti a sé una sagoma strana; corse al laghetto a lavarsi la faccia perché credeva di sognare ancora. La strana sagoma le diede un calcio e lei cadde in acqua. Quando uscì dall'acqua si disse: "Chi è che mi ha sbattuto in acqua?". "Io - disse una voce - sali sulla mia groppa che voleremo!" Katrin salì e pensò: "Un cavallo o qualche cosa del genere ha parlato". Dopo 10 minuti arrivarono in una strana città di nome Miralandia. Katrin disse: "E' la mia città! Però, come è cambiata". "Certamente, tu sei ora nell'anno 1111". Katrin disse: "Chissà, forse c'è qui il mio



tris-tris-tris-tris nonno!". "Sì - disse quella specie di cavallo - ma ora ti porto nella tua futura casa!". Katrin replicò: "Ma io voglio tornare al mio anno!". "Non è possibile Katrin! So che tu desideri un cavallo da tanto e se mi vuoi tenere devi restare qui!". Ella accettò e diventò amica del cavallo e vissero per sempre felici e contenti, volando sopra la città.

Gemma, Stephanie, Sarah (V elementare)

La casa strana.

Un giorno abbiamo deciso di costruire una casa moderna. Come prima cosa siamo andati a comprare il necessario. Lidia progettò lo scavo e la casa. Moira si occupava del cemento e delle cose che mancavano. Valentina si occupava di costruire le mura. Era estate e i lavori erano già cominciati ma ci mancava ancora tanto. Un giorno arrivò un bambino di nome Mario; Valentina si girò per vedere chi era e lasciò cadere un mattone che finì proprio sulla sua testa e prese una bella bolla; Lidia stava finendo il progetto, solo che si girò e sul foglio fece una riga che cambiò tutto il progetto. Mario se ne andò di corsa. Passarono i mesi e la casa era terminata. Moira disse: "Le mie piastrelle sono ondulate!" E Valentina: "I miei mattoni sono stortissimi". Lidia disse: "Ho capito quando mi sono girata per vedere chi piangeva ho fatto una riga sul foglio e da lì è cambiato tutto il progetto".

Mara e Valentina dissero: "Hai ragione" e Lidia disse: "Potremmo chiamarla Mario Botta!". "Perché?" - disse Valentina -. "Perché Mario ha ricevuto una bolla in testa!".

Così da quel giorno si chiamò Mario Botta.

Lidia, Moira, Valentina (V elementare)