

Zeitschrift: Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli
Herausgeber: Associazione Amici delle Tre Terre
Band: - (1997)
Heft: 29

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

(seguito degli articoli pubblicati nelle edizioni primaverili degli anni 1990, 1992 e 1994)

1959: arrivano i nuovi elettrotreni

Tra il 1958 e il 1970 vengono eseguiti diversi lavori di rifacimento della ferrovia tra Locarno e Camedo.

Oltre alla sostituzione totale del binario e della linea di contatto e telefonica, si procede al potenziamento delle sottocentrali di Ponte Brolla, Intragna e Verdasio e all'introduzione parziale del comando a distanza. Viene istituito un blocco di tratta automatico e telecomandato per garantire la sicurezza degli incroci. Il deposito dei treni a Locarno S. Antonio viene ampliato e numerosi passaggi a livello vengono automatizzati.

Il 1959 è un anno importante. La Centovallina muta il look, affiancando alle storiche motrici quattro nuovi elettrotreni articolati, a tre casse ABe 8/8: il Ticino, il Lemano, il Vigezzo e l'Ossola (quest'ultimi di proprietà della SSIF).

Nel 1963 si aggiungono due elettrotreni a due casse ABFe 6/6, il Vallese e il Berna. Inoltre sono stati acquistati quattro rimorchi B4.

Nella radiosa giornata del 30 maggio 1959 avveniva l'inaugurazione dei nuovi elettrotreni Ticino e Lemano.

Gli anni 60

Nel decennio che va dal '60 al '70 assistiamo all'evidente differenza tra la tratta Locarno-Camedo e quella sul versante italiano. Da un lato un esercizio moderno, con un aumento, nel 1962, del 100% del traffico e degli introiti della Centovallina; dall'altro si marcia sul posto con materiale rotabile vetusto e gravi carenze nella linea, al punto di rendere le condizioni di esercizio quasi al limite di sicurezza. La conseguenza fu una sequela di incidenti sul tronco italiano, alcuni dei quali con ingenti danni materiali.

Il salto di qualità nella sezione elvetica fu reso possibile dalle convenzioni del 1958 e del 1960 che assicuravano il finanziamento di Fr. 6'666'684.--. Nel finanziamento erano coinvolti: la Confederazione, il Cantone Ticino e le FART. Particolare in-

teressante: oltre 1 milione di questi franchi sono stati reperiti dalle FART con la vendita all'Italia di natanti della flotta che navigava sul bacino svizzero del lago Maggiore. Nel gennaio del 1964 entra in funzione il blocco di linea automatico fra Locarno S. Antonio e Camedo. Il 1° agosto 1968 le FART assumono l'esercizio della funivia Intragna-Pila-Costa.

Va in pezzi il tronco italiano

Se si eccettuano i primi nove chilometri di tratta in partenza da Domodossola, e l'omonima stazione, tutto il rimanente non era mai stato cambiato dall'inaugurazione della linea nel 1923!

La Società Subalpina era gravemente indebitata a causa dei costi di manutenzione della linea. Da anni aveva in sospeso conti con le imprese che avevano effettuato i lavori e queste si rifiutavano di proseguire. La situazione era diventata insostenibile.

Per la Svizzera la linea internazionale Locarno-Domodossola era troppo importante per lasciarla andare. Ha quindi offerto all'Italia un contributo finanziario per l'acquisto di nuovo materiale rotabile a condizione che quest'ultima rinnovasse l'armamento e gli impianti elettrici. Nel settembre del 1973 il Corriere della Sera pubblica in un editoriale:

„Questa ferrovia, che potrebbe essere un autentico gioiello, è invece per l'indifferenza dei nostri governanti lasciata nell'oblio più completo”.

Dopo sopralluoghi, progetti e pressioni del governo elvetico, finalmente nel 1973 arrivano da Roma i sovvenzionamenti. Gli anni seguenti si assiste a una grande attività sulla linea vigezzina al punto che nel 1978 il grosso dei lavori è stato eseguito. Con giustificata fiducia la „Centovallina” si apprestava ad affrontare gli anni a venire dei quali il 1983 era quello del cinquantenario.

Si cerca la razionalità

Il 3.12.1975 il consiglio di amministrazione delle FART approva un piano di ristruttura-

zione del servizio ferroviario sulla tratta Locarno-Intragna-Camedo che prevede di decorrere dall'orario estivo 1976:

- la separazione del servizio locale dal servizio internazionale,
- il miglioramento del servizio locale mediante l'introduzione di treni spola a orario cadenzato,
- l'estensione dell'orario semicadenzato al periodo serale,
- la soppressione dell'accompagnamento dei treni e, parzialmente, del servizio di stazione.

A tale scopo venivano trasformati alcuni elettrotreni a „uomo solo” e introdotti nelle stazioni gli apparecchi automatici per l'emissione dei biglietti.

La razionalizzazione toccava pure le funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa che venivano dotate nelle stazioni a valle di dispositivi di sorveglianza mediante telecamera.

L'alluvione del 7-8 agosto 1978

Il nubifragio del 7 agosto ha sommerso, con un'ondata d'acqua mai vista negli ultimi 5 secoli, la vicina valle Vigezzo, causando lutti e danni per circa 200 milioni di franchi. Da quel giorno il collegamento ferroviario fra la frontiera svizzera di Camedo e Domodossola è stato interrotto. Fra Cesco e Malesco sono stati distrutti tre ponti e un viadotto, circa 700 metri di ferrovia sono stati completamente asportati, compresa la massicciata fra Re, Folsogno e Isella d'Olgia, inghiottiti dal franamento degli argini del fiume Melezzo e della roccia soprastante.

Il governo italiano ha immediatamente dimostrato la sua volontà di mantenere e ricostruire questo importante collegamento, accordando i crediti necessari.

I lavori di ricostruzione hanno così potuto essere iniziati senza indugio e già alla fine del 1978 sono stati ricostruiti due ponti e un viadotto. Grazie a questo intervento è stato possibile riattivare dal 1.4.1979 il collegamento ferroviario internazionale, con un servizio di trasbordo su strada fra Ribellasca e Malesco.

Si ricomincia da capo

Il servizio internazionale riprende, dopo quasi 2 anni, con l'orario estivo del 1980. All'orizzonte si prospettano altre innovazioni. Le principali riguardano la linea, nuove composizioni di treni, l'eliminazione del percorso cittadino a Locarno (la proposta di soppressione risaliva al 1996) e la costruzione della galleria Solduno-Muralto.

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 FART.

* * *

A colloquio con Giglio Bianchini, caposquadra FART

Caro Giglio, hai passato una vita lavorando presso le Ferrovie Regionali Ticinesi quale assistente di Augusto Pellanda. Che effetto ti fa, ora che da alcuni anni sei in pensione, parlare della Centovallina?

Un gran piacere. Dopo una vita passata in prima linea osservo con interesse l'evolversi della tecnica nel campo ferroviario. Un tempo tutti i lavori sulla tratta ferroviaria venivano eseguiti dal personale della Centovallina mentre ora vengono assegnati alla ditta Censi di Grono, specializzata in materia, la quale si occupa pure della ferrovia Lugano-Ponte Tresa.

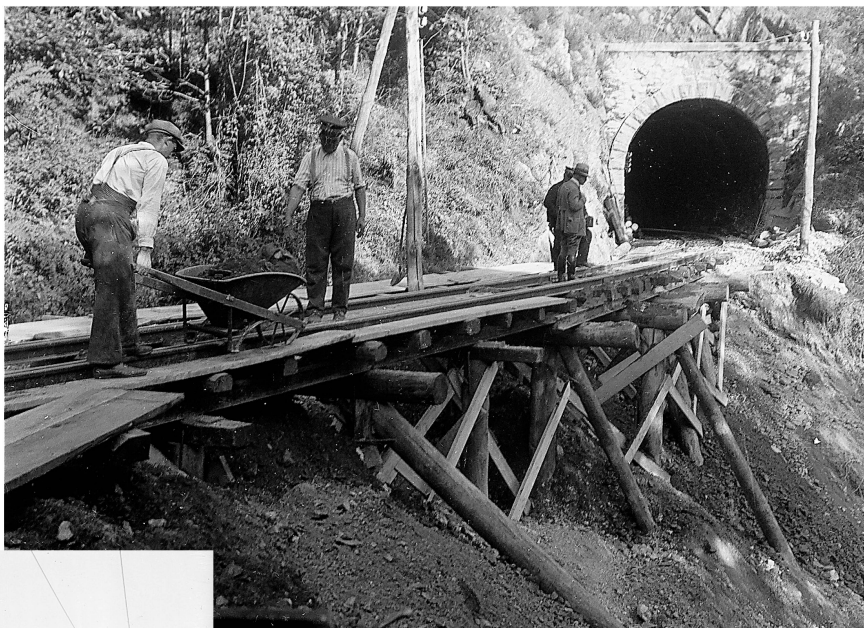
Tanti anni in ferrovia lavorando in gruppo con la tua squadra...

Mi è sempre piaciuto aiutare gli altri nei lavori sulla linea. Non ce la facevo a stare solo a sorvegliare. Mi stancavo meno, per esempio, a forare le traversine oppure a sistemare la ghiaia sotto i binari.

Ancora oggi mi capita di accompagnare Mauro di notte in galleria quando assieme alla ditta Laich vengono eseguiti dei lavori. Lo faccio volentieri, è un mondo che conosco molto bene. Tempo addietro, circa 20 anni or sono, abbiamo lavorato nelle gallerie per 6 anni da maggio a dicembre, tutte le notti da lunedì a venerdì. Salivamo in serata con una motrice e 4 vagoni che portavano 10 metri cubi di ghiaia, 90 sacchi di cemento. Lasciavamo i vagoni in galleria mentre la motrice veniva lasciata all'esterno per evitare che la polvere che c'era in galleria la imbrattasse tutta.

Tuo figlio Mauro è dal 1985 impiegato alle FART e attualmente è il responsabile della linea. Ti capita di parlare con lui della ferrovia, dei problemi connessi e magari di consigliarlo con la tua esperienza?

Certo che parliamo volentieri della ferrovia e nel limite del possibile metto a sua disposizione la mia esperienza. I tempi sono cambiati e i metodi di lavoro sono diversi. Noi lavoravamo più basandoci sull'esperienza maturata negli anni e sulle nostre modeste ca-



Squadra manutenzione linea.



pacità. Quando si trattava di tagliare dei grossi roveri ci mettevamo all'opera facendo affidamento anche sull'esperienza dei nostri operai, fra cui alcuni ottimi boscaioli, penso al Lino Fognini. Non avevamo seguito dei

corsi specifici come quelli del giorno d'oggi. Lavoravamo con le corde e tiravamo, lungo la roccia, i grossi tronchi che penzolavano nell'aria. Poi li tagliavamo un pezzo alla volta facendoli ricadere sul campo ferroviario. La squadra attuale è molto più preparata. E' più attrezzata, dispone anche di un trattore elettrico con tanto di braccio e seggiolino che gli permette di lavorare comodamente anche in alto.

Cosa ricordi della notte del 7-8 agosto 1978 allorquando avvenne l'alluvione delle quali conseguenze la Centovallina avrebbe sofferto per anni?

Durante la giornata del 7 agosto mi trovavo alla galleria del „Mött da Varda“ nei pressi di Cadanza in direzione di Camedo. Lavoravo con 5 operai sotto una pioggia scrosciante. Avevo con me il tram che per anni mi è stato prezioso compagno di lavoro. Ora, rimesso a nuovo, esso fa rivivere lo splendore di un tempo agli ospiti che lo noleggiavano per matrimoni, escursioni, rinfreschi. Sotto questo aspetto ero un privilegiato. Molti andavano al lavoro col treno, l'auto, la moto, la bicicletta. Penso di essere stato l'unico ad avere il proprio tram quasi „privato“ per gli spostamenti da casa al lavoro e viceversa (sorride).

Negli intervalli tra un treno e l'altro mi recavo col tram da Camedo alla galleria per controllare il lavoro degli operai. Le gallerie erano spesso intrise d'acqua che gocciolando corrode le traversine dei binari all'altezza degli attacchi. Stavamo provvedendo alla sostituzione delle traversine mentre all'esterno pioveva

a dirotto e il cielo si faceva vieppiù scuro. Telefonavo a Flavio Debernardi, capostazione a Locarno Sant'Antonio, per informarmi delle condizioni meteorologiche al piano. Mi ha risposto che si pioveva ma che la situazione non era per nulla allarmante. Alle 16 siamo scesi col tram accompagnati da una pioggia talmente fitta da oscurare l'atmosfera e limitare la visibilità. Giunti a Intragna abbiamo notato un treno fermo e una certa frenesia fra la gente nei pressi della stazione. Siamo stati informati che dopo la stazione di Palagnedra in direzione di Camedo erano caduti dei sassi che ostruivano il passaggio al treno che era fermo in galleria. Come spesso capita, quando si ha fretta, subentrano dei contrattamenti che rallentano la tua azione. Era saltata una valvola del tram a causa dei fulmini. Ho dovuto dapprima sostituirla e con Coreggioli siamo quindi ritornati sul posto a liberare i binari dai sassi. Quindi col tram abbiamo fatto strada al treno sino alla stazione di Verdasio dove ci ha sorpassati. In seguito siamo scesi per recarci finalmente a casa, ma a Intragna siamo stati nuovamente fermati e informati da Debernardi che dovevamo ritornare in alta valle dato che c'erano stati altri scosscamenti.

Penso di essere stato l'unico ad avere il proprio tram quasi „privato“

Nel frattempo ero rimasto solo con un operaio e ho fatto presente a Debernardi che avevo dei problemi al tram. Ho quindi telefonato ad Augusto Pellanda, che quel giorno era di riposo, per dirgli di recarsi a Intragna col furgone e portare tutto il materiale necessario. Da Intragna siamo partiti col furgone e giunti nei pressi della stazione di Palagnedra abbiamo notato sulla strada cantonale una lunga colonna di macchine ferme. Era caduta un'altra frana che aveva divelto un palo della nostra linea elettrica. Il cavo attraversava il campo stradale impedendo il passaggio alle auto. Abbiamo interpellato Locarno Sant'Antonio e ci hanno assicurato che la corrente elettrica era stata tolta. Con l'ausilio di alcune funi abbiamo quindi liberato la carreggiata dal filo elettrico. La frana era caduta proprio nel punto dove ore prima avevamo tolto i sassi. Questa volta però la frana aveva strappato un pezzo di binario e causato danni ben maggiori. Il transito dei treni fu ri-

pristinato solo il giorno dopo. Siamo rientrati a Ponte Brolla col furgone lasciando il tram a Intragna. Da Ponte Brolla volevo proseguire in macchina per Gordevio, dove abito dal 1972. La Polizia mi ferma dicendomi che la strada per la Vallemaggia era sbarrata. La Maggia nella sua furia aveva sradicato un pilone posto sulla roccia. A tutt'oggi i 4 piedistalli di cemento non sono ancora stati rimossi, e sono passati 20 anni.

Allora hai pernottato a Ponte Brolla?

No. Ho lasciato la macchina a Ponte Brolla e con l'aiuto di una torcia mi sono recato a Gordevio a piedi. Ho attraversato il vecchio ponte in ferro della Valmaggina. La Maggia in piena faceva paura. L'aria era impregnata d'umidità. Pioveva a dirotto. Il rumore assordante faceva impressione. L'acqua scorreva



Deragliamento a S. Antonio



Parco veicoli delle FART a Locarno S. Antonio negli anni 60

a poco più di un metro e mezzo sotto di me. Nei pressi della centrale elettrica di Avegno l'acqua aveva invaso il campo stradale e il suo livello doveva essere di circa 50 cm tanto da riempire gli stivali alti che portavo. Sono arrivato a casa alle 23, poi coi miei figli mi sono recato a vedere il ponte per Maghegno dove ci era stato detto che la Maggia ne aveva spazzato via metà.

In seguito sono stati mesi duri, durante i quali le forze dell'intera squadra sono state chiamate a dura prova.

La linea era malconcia. In quel periodo erano saltati tutti i programmi. Non seguivamo più gli orari prestabiliti. Si iniziava la mattina presto e si finiva a tarda serata.

Quali sono le principali differenze, per quanto concerne la linea ferroviaria, che noti ora rispetto al passato?

I primi tempi, antecedenti il risanamento, la linea era molto malridotta. Si toglievano le rotaie consumate delle curve e si faceva il cambio con quelle della linea retta che erano meno consumate. Questi cambi ci permettevano di utilizzare per molto tempo lo stesso materiale, dato che avevamo pochissimo materiale di riserva.

Dove venivano acquistate le rotaie?

Le prime rotaie della Centovallina posate sino a Re, della lunghezza di 12 m, erano state trasportate con i battelli del lago Maggiore. Non mi è noto il fornitore. Nel 1947, mi pare, sono arrivate tramite le FFS le prime rotaie

lunghe 24 m. Sono state impiegate per la tratta Locarno Sant'Antonio - Ponte Brolla. Nel 1957, anno del risanamento, sono arrivate le rotaie per la tratta Ponte Brolla - Camedo. Con una macchina speciale, „al cornabò”, 4 persone provvedevano a piegare le rotaie per tutte le curve che c'erano.

Il mio collega capo squadra Giacomazzi operava davanti con questi uomini mentre io mi occupavo con gli altri operai di sostituire le traverse in legno, rimuovere la ghiaia, scartare la ghiaia grossa, procedere al livellamento. Eravamo oltre 20 persone.

Qual è la differenza fra le traverse in legno e quelle in ferro?

Le traverse in ferro sono più rigide e di conseguenza ammortizzano meno il passaggio del treno. Hanno però il vantaggio di avere una migliore tenuta nelle curve. So che ora per ovviare agli inconvenienti che si producono, ad esempio d'estate a causa del gran caldo, nelle curve vengono piazzate sotto le traverse delle staffe che contribuiscono a garantire una migliore tenuta. Ora si usano praticamente solo traverse in ferro e l'impiego di traverse in legno è limitato ai punti dove è necessario un impianto per l'isolamento elettrico per gli scambi e sui ponti di Intragna e Camedo.

E la linea aerea?

In passato i pali della linea elettrica erano tutti in legno di castagno e non erano sempre diritti come matite, anzi. I pali in cemento sono stati posati da una ditta locarnese.

Qual è la tua opinione in merito alla progettata officina FART a Ponte Brolla così tenacemente osteggiata dagli abitanti della zona?

Parecchi decenni fa quando vivevo e lavoravo a Ponte Brolla le condizioni erano ben peggiori. Bagnavamo ogni anno col carbolino dalle 5000 alle 6000 traverse. Le lasciamo ad asciugare all'aperto durante tutto l'inverno. Il movimento dei vagoni e il rumore erano ben superiori di quanto prospettato ora eppure la gente conviveva con la ferrovia. Faccio fatica a capire le ragioni degli oppositori. Il magazzino non si trova nei paraggi degli orridi. Secondo me se Ponte Brolla è quello che è, e ha ancora molto spazio verde, lo deve proprio alla ferrovia e allo stand di tiro che hanno portato benefici alla popolazione. Ricordo che in passato proprio a Ponte Brolla si poteva costruire di tutto, dalle baracche ai capannoni, senza che qualcuno gridasse allo scandalo. La ferrovia, ricordo la Valmaggina, c'era da una vita a Ponte Brolla. Forse, ne convengo, è mancato il dialogo costruttivo tra le parti. Magari si sarebbe potuto incassare maggiormente il magazzino sfruttando la galleria e scavando nella roccia.

Com'erano i tuoi primi tempi alle Ferrovie Regionali Ticinesi?

Ho iniziato a lavorare per le FRT il 13 aprile del 1941. Il 16 luglio del 1942 sono partito per la scuola reclute. Nello spazio di 2 anni ho fatto 12 mesi di militare fra scuola reclute e richiami, un mese sì un mese no. Negli intervalli seguivo la squadra della linea nel taglio di piante di rovere per fare le traversine per i binari. Portavamo i tronchi alle segherie di Maggia, Someo e Tegna, lì venivano fabbricate le traversine su misura. Mi ricordo pure di una partita di traversine apposite per gli scambi che erano state portate dalla ditta Grossi di Cadenazzo. Provenivano da Isonne dove erano stati segati molti alberi per creare lo spazio per la costruzione della caserma militare.

A parte l'alluvione del 1978 quali sono stati i momenti più intensi durante la tua attività?

Subito dopo la Guerra abbiamo dovuto effettuare molti interventi alla linea che creava diversi grattacapi. C'è stato un periodo nel '46 in cui non passava una settimana fra un deragliamento di un treno e un altro. Era assolutamente necessario sostituire molte traversine, livellare il campo ferroviario, cambiare binari. Penso in particolare alla Valmaggina. Mi è capitato di essere testimone di deragliamenti alla galleria di Gordevio e a Someo. Deragliamenti capitavano anche a causa degli scambi che non si chiudevano bene. Un altro ricordo vivo che ho riguarda il periodo della costruzione della diga di Palagnedra. Con la squadra ho piazzato gli scambi che servivano per lo scarico della ghiaia e del cemento necessario per i lavori. I treni viaggiavano giorno e notte e anche lì c'è stato un deragliamento. Ai „Sabbioni“ ho visto morire un operaio sepolto nel silo: il silo era come un imbuto e la sabbia si era bloccata. Per smuoverla egli è salito con la pala nel silo ed è rimasto soffocato dalla sabbia in un punto largo circa 40 cm. Lo sentii urlare „aiutatemi, non lasciatevi morire“ ma non ci fu nulla da fare.

Ci fu anche il crollo del ponte in ferro a Ponte Brolla...

Grossa impressione fece anche il crollo del ponte in ferro della Valmaggina a Ponte Brolla a causa dell'alluvione. Alla RSI dispongono ancora di una registrazione in cui è stato intervistato mio padre che, su incarico di Augusto Pellanda, era rimasto di guardia a osservare il ponte nell'evolversi della situazione. Un'enorme quantità di legname ha formato una diga proprio contro il ponte che si è arcuato sempre più fino a cedere. Nel 1953 ci fu la crisi del canale di Suez e lavoravamo tantissimo. Infatti mancava la benzina e perciò i camion erano pressoché tutti fermi. L'incombenza del trasporto del legname e dei sassi passò quindi alla ferrovia. A Locarno effettuavamo il trasbordo sui treni delle FFS. Arrivavamo a punte di 42-



8 agosto 1951
distruzione del ponte in ferro di Ponte Brolla

43 vagoni al giorno. In quel periodo le FRT acquistarono con urgenza dei vagoni della linea del Brünig per potere garantire il servizio. Il tutto durò oltre un anno e le condizioni di lavoro non erano sempre delle migliori.

A quanto ammontava il tuo primo stipendio e quale era il tuo orario di lavoro?

Fr. 220.-- al mese. Si iniziava alle 6.30 a Ponte Brolla e ci si recava a Bignasco con la Valmaggina, terminavamo alle 16.30. Il viaggio di ritorno non veniva conteggiato come tempo di lavoro. In quei tempi non si parlava di sabato inglese, si doveva dimostrare la massima disponibilità. Si facevano molte ore straordinarie.

Quali erano per te i lavori più difficili?

Senz'altro gli spostamenti col camion aziendale. Mi capitava raramente di usarlo e quindi mancavo di una certa pratica. Non amavo recarmi nelle Centovalli col camion vedendo sfrecciare nei due sensi i frontalieri sempre di fretta.

Quali erano i lavori che preferivi?

Amavo in generale il mio lavoro. Dal punto di vista umano lo spalare neve d'inverno assieme agli operai della squadra per liberare la linea mi gratificava particolarmente. Anche il taglio delle piante, dal livellamento dei binari al completo rifacimento della linea da Sant'Antonio alle FFS.

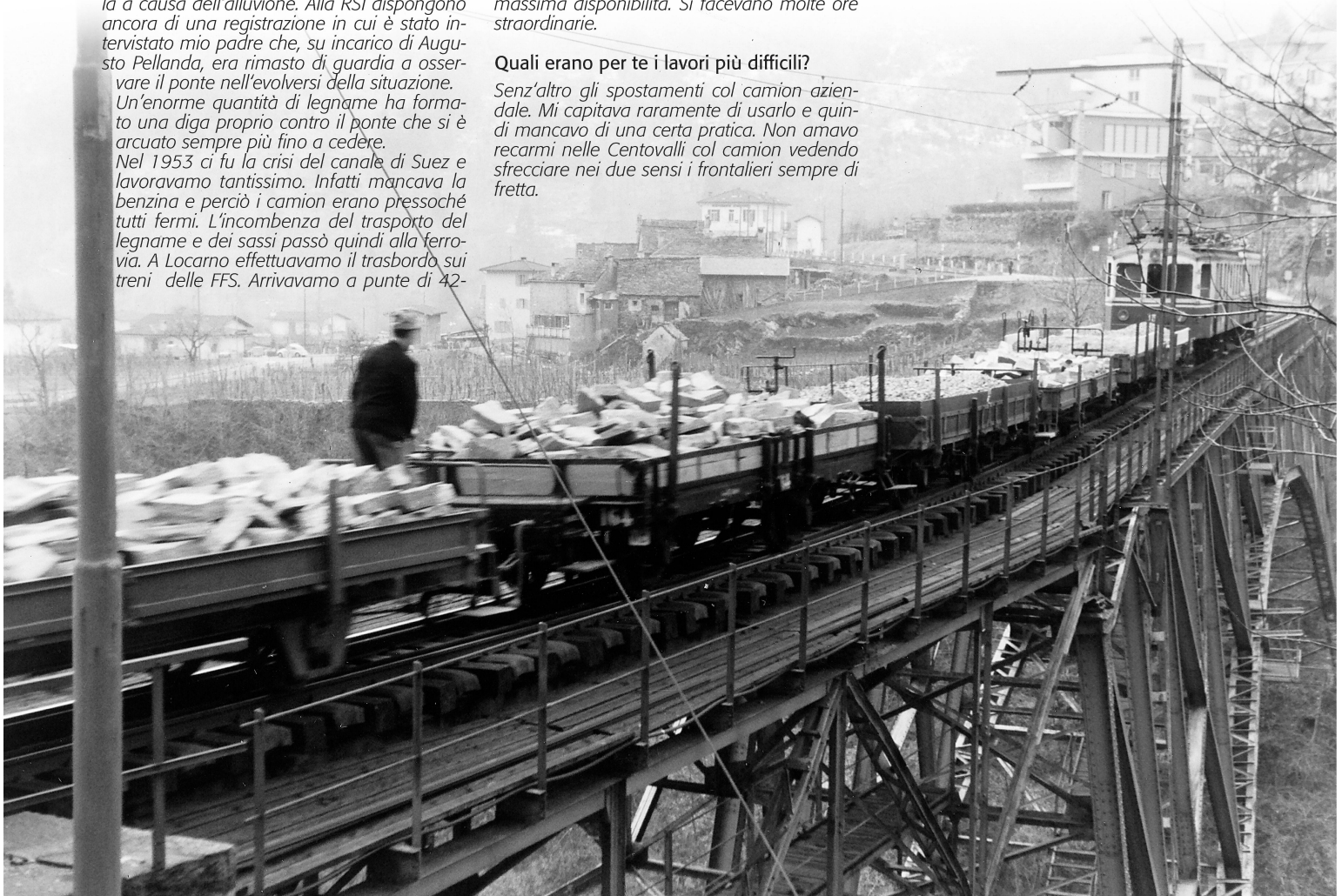
La Valmaggina ormai fa parte della memoria. Da valmaggese qual è il tuo ricordo?

Sono stato molto legato alla Valmaggina e mi è molto dispiaciuto quando è stata soppressa. Una buona fetta della mia vita è stata dedicata a questa ferrovia. Quando è stata tolta la ferrovia ho costruito con gli operai della squadra nei pressi della stazione di Bignasco un parco per bambini, a Ponte Brolla la passerella sul ponte in ferro per l'ente turistico e, ancora con gli operai delle FART, oltre 6 km di allargamento seppur provvisorio della strada per la valle.

Grazie Giglio per l'intervista e a te l'ultima parola.

Colgo l'occasione di ricordare con affetto il compianto Augusto Pellanda e tutti i colleghi che mi hanno accompagnato in tanti anni di intensa e interessante attività presso le nostre ferrovie regionali.

Andrea Keller



Mauro Pedrazzi

IMPRESA COSTRUZIONI

6653 VERSCIO

Tel. 091-796 12 21
Fax 091-796 35 39

bar GENI'S

VERSCIO

GOBBI PIETRO

MOBILI
E SERRAMENTI

6653 VERSCIO
Tel. 091 796 17 39



Piazza Muraccio - 6600 Locarno - Tel. 751 72 31 - Fax 751 15 73



DE TADDEO CLAUDIO



giardiniere dipl.

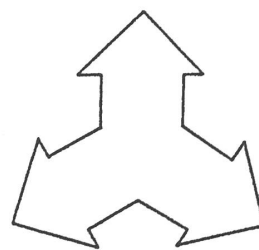
progettazione - costruzione e manutenzione giardini

6653 Verscio

Tel. 091-796 35 67



6652 Ponte Brolla - Tel. 091/796 14 44 - Fax 091/796 31 59
Cucina tipica ticinese. Si prega di prenotare. Propr. Famiglia Gobbi
Lunedì e martedì chiuso



SILMAR SA

Trasporti internazionali

CH-6652 TEGNA

Tel. 089 / 620 68 44

Patricia Highsmith (1921-1995) oltre le parole...

Una prestigiosa esposizione al Museo regionale



Nella primavera del 1995 i giornali locali davano la notizia della morte di Patricia Highsmith, una scrittrice americana da tempo stabilitasi a Tegna. Aveva scelto questo angolo del Pedemonte dove gli era concessa una vita riservata, lontano dalle luci della ribalta che il mondo intero gli puntava o vanamente cercava di puntargli addosso.

Questa sua riservatezza, ha fatto sì che fosse poco conosciuta, soprattutto alle nostre latitudini, malgrado fosse considerata "la più importante scrittrice vivente di romanzi polizieschi"; il fatto poi che la Highsmith si cimentasse pure con la pittura, erano veramente in pochi a saperlo. In realtà, agli inizi della sua carriera, esitò a

lungo tra l'intraprendere la carriera di scrittrice o quella di pittrice.

Grazie all'aiuto della signora Vivien De Bernardi - una delle poche persone che ha potuto conoscere da vicino Patricia Highsmith - i responsabili del Museo regionale sono entrati in contatto con l'Archivio svizzero di letteratura che nel frattempo aveva ritirato l'archivio personale della scrittrice, costituito dai suoi manoscritti, ma anche da una serie impressionante di acquarelli, schizzi e disegni, mai presentati al pubblico.

In collaborazione con i responsabili dell'Archivio svizzero di letteratura ed in particolare con la preziosa consulenza di Philippa Burton, incaricata dell'archiviazio-

ne delle opere dell'artista, si sono potuti selezionare poco meno di 150 opere tra dipinti, libri di note e manoscritti che hanno fatto l'oggetto di una prestigiosa esposizione nei locali al terzo piano e nel rinnovato sottotetto del Museo, dal 15 agosto al 26 ottobre scorsi.

Alfine di poter garantire una miglior lettura delle sue opere, l'esposizione è stata suddivisa in tre sezioni principali, oltre alla presentazione del suo personaggio più famoso, Tom Ripley.

La mostra comprendeva pure alcuni manoscritti e gli interessanti libretti di note corredati da schizzi e disegni.

ANIMALI

Nei suoi romanzi, ma soprattutto nei disegni, la Highsmith ha lungamente trattato il tema degli animali con particolare riferimento alle differenze tra il mondo umano e quello animale.

Due le categorie che l'artista amava in modo del tutto speciale: i gatti e le lumache.

Nei primi, ammirava specialmente la loro indipendenza ma nel contempo la loro disponibilità: "uno scrittore non si trova mai solo in compagnia di un gatto ma è abbastanza libero per poter lavorare".

delle lumache, che spesso Patricia Highsmith si portava in viaggio, ci dice che sono tenere e fedeli e... si prendono il tempo necessario.

RITRATTI

Nei ritratti, Patricia Highsmith predilige le figure femminili. Quasi uno studio anatomico della muscolatura: donne massicce, sovraddimensionate.

Lo stile degli ultimi disegni è più personale; i soggetti sono spesso dipinti in un clima casalingo rilassato oppure alle prese con una tranquilla attività.

Di Paul Cézanne, la Highsmith scrive che quando il pittore dipingeva una casa, ne faceva il ritratto; in realtà, il dipinto di una casa può essere altrettanto espressivo di quello di una persona. Allo stesso modo, si possono "dipingere" ritratti con le parole.

Oltre ai saggi su Cézanne, Patricia Highsmith scrisse pure su Van Gogh, Marcel Proust, Paul Bowles e Max Frisch.

Per Van Gogh, un artista assai vicino ai suoi personaggi, nutriva un affetto particolare, tipico di quelle persone non del tutto "normali".

PAESAGGI

Nel suo libro "Plotting and Writing Suspense Fiction" (1966), Patricia Highsmith nota che uno dei vantaggi di uno scrittore affermato è che se ne può andare per due settimane a Mallorca oppure raggiungere un amico che da Acapulco sta salpando per Tahiti con il suo lussuoso yacht, senza preoccuparsi di quanto durerà il viaggio; magari, se ne potrà pure trarre una storia.



I romanzi della Highsmith sono altresì noti per la loro variata e a volte esotica ambientazione: Tunisia, Fontainebleau, Suffolk, New York, Vienna, Venezia, tanto per fare alcuni nomi.

La sua ultima novella "Small g: a Summer Idyll" è ambientata a Zurigo.

I paesaggi rappresentati ci riportano a questi luoghi o ad altri mai ripresi nei romanzi della Highsmith e formano una sorta di biografia visiva della sua vita. I manoscritti riprendono le sue fugaci sensazioni, non prive di umorismo, raccolte nei posti più diversi.

TOM RIPLEY

Tom Ripley è la creazione più popolare della narrativa della Highsmith: questo personaggio compare in 5 suoi romanzi, da *The Talented Mr. Ripley* del 1955 fino a *Ripley Under Water* del 1991.

Sullo schermo, è stato mirabilmente interpretato da Alain Delon nel film *Plein Soleil* (1959) del francese René Clément e da Dennis Hopper ne *L'Amico Americano* di Wim Wenders (1977).

La storia di Tom Ripley è una storia di ascesa sociale.

Nella girandola di uomini deboli e indecisi, Ripley si propone come il criminale di umili origini che si è guadagnato una posizione nella buona società francese. I suoi delitti, benché evidenti, non vengono mai provati.

Ripley affronta la sue sfide con una singolare mancanza di coscienza e continua nel suo cammino disseminato di omicidi.

In "Ripley's Game" (1973), Tom suscita pareri diversi e contrastanti: per la donna di media classe, Ripley è una persona "in gamba"; i suoi conoscenti non sanno di niente o non se ne occupano. Madame Annette, la sua governante, è convinta che "Monsieur Tome" sia una persona veramente gentile.

Notevole successo di pubblico ha fatto registrare la proiezione nell'incantevole piazzetta di Intragna di tre films tratti dai suoi romanzi e girati da registi famosi:

STRANGERS ON A TRAIN, 1951, di Alfred Hitchcock; *PLEIN SOLEIL*, 1959, di René Clément e *THE AMERICAN FRIEND*, 1977, di Wim Wenders

Uno degli scopi che il Museo regionale si era prefissato era sicuramente quello di contribuire a far conoscere l'artista americana; per questo è stata messa a disposizione del pubblico l'edizione completa dei suoi romanzi in italiano e tedesco e la riproduzione su cartolina e poster dell'opera "Are ye thinkin' on the end o' the World? (stai pensando alla fine del mondo?), che è stata impiegata per la realizzazione di tutta la linea grafica.

Va infine ricordato che dal 5 febbraio al 9 aprile 1998 l'esposizione verrà ripresentata nei locali dell'Archivio svizzero di letteratura a Berna.

mario manfrina



G. Gobbi

IMPIANTI SANITARI
E RISCALDAMENTO

6653 VERSCIO

Tel. 091 796 11 91

Fax 091 796 21 50

pedemonte
onsernone
centovalli



dendros
biodelicatesse
erboristeria
CH-6653 verscio
091 796 33 69

alimentari / cosmetici / tisane
prodotti demeter
orari d'apertura
ma - ve 8.30-12.30 / 14.30-18.30
sabato fino alle 17.00

GRANITI



EDGARDO POLLINI + FIGLIO SA

6654 CAVIGLIANO

Tel. 091-796 18 15

Fax 091-796 27 82

GROTTO PEDEMONTE VERSCIO

Tel. 091-796 20 83



SOLDINI DIVISIONE MUSICA



Piazza Muraccio
6600 LOCARNO
Tel. 091 751 28 14



Hotel Dell'Angelo

6600 Locarno

Piazza Grande

Tel. 091 - 751 81 75

Albergo completamente
rimodernato. Tutte le camere
con doccia o bagno e servizi,
telefono diretto, radio.

Ristorante-Grill con specialità
ticinesi, italiane e internazionali.

Pizzeria al forno a legna.

Proprietari e direzione:
Pierantonio e Luisa Dadò

Sale per banchetti