

L'“industria dei forestieri” in Ticino e il suo sviluppo con l'avvento della ferrovia

Oggi l'industria del turismo in Ticino è un settore importante dell'economia, e il Cantone è meta di moltissimi turisti, che cercano nella regione a sud delle Alpi il tipico clima mite, la vegetazione mediterranea e le bellezze locali.



Locarno, ben prima dell'avvento della ferrovia, era già meta di molti turisti stranieri, al tempo chiamati forestieri, e aveva già una fiorente industria del turismo, alimentata dall'apertura della navigazione sul lago nel 1826. Questa innovazione permise di raggiungere Locarno dalle rive del Lago Maggiore lombarde e piemontesi, ovvero dai forestieri. Costoro, qualche anno più tardi, potevano agevolmente raggiungere le rive italiane del lago grazie alla ferrovia che da Novara portava ad Arona, inaugurata nel 1855, e che favorì le località italiane di Stresa e Pallanza, ma anche quelle località che

potevano da lì essere raggiunte via battello a vapore.

Il Lago di Lugano dovette attendere una propria società di navigazione fino al 1848, ma durò solo tre anni, dopodiché fallì. E solo nel 1855 fu fondata la Società di Navigazione a Vapore sul Lago, il cui fiore all'occhiello fu il battello Ceresio, utilizzato sia come mezzo di trasporto sia come battello per viaggi turistici. Nel 1881 la società prese il nome di Società di Navigazione Lago di Lugano (SNL), che nacque con lo scopo di gestire la navigazione del lago Ceresio.

Mentre Locarno e Lugano furono avvantaggiate nello sviluppo dell'industria dei forestieri dalla loro posizione sulle rive di due splendidi laghi, Bellinzona, nonostante una posizione strategica nell'asse nord-sud, non ebbe giovamento particolare dai nuovi sviluppi di vie di comunicazione. E fu nelle due città di lago che si sviluppò, di conseguenza, l'industria alberghiera, con grandi strutture ricettive in stile internazionale, quali il Grand Hôtel di Locarno, il Du Parc a Muralto, lo Splendide e il Beau-Séjour a Lugano, e altri ancora in altre località della riviera. La relazione fra lo sviluppo delle ferrovie e il turismo è resa evidente dalla posizione strategica, vicino alle stazioni, di alcuni di questi antichi e magnifici hotel. Le linee ferroviarie che dal nord delle Alpi correvano, attraverso il San Gottardo, verso il sud, trasportarono moltissimi viaggiatori in cerca della mitezza del clima mediterraneo del Ticino e di bellezze latine, come venivano ritratte nei cartelloni pubblicitari d'epoca.

A seguito dell'avvento della ferrovia, della navigazione a vapore sui laghi e dell'arrivo di moltissimi turisti, si svilupparono anche altre forme di trasporto in Ticino, per agevolare gli spostamenti dei turisti sul territorio, e perché potessero godere appieno dei panorami mozzafiato sulla città e sul lago, nonché raggiungere vette dal clima ancora più salubre. Oltre alle ferrovie nazionali, si svilupparono dunque tratte locali: il primo servizio di trasporto pubblico ticinese fu la funicolare della stazione di Lugano, a binario unico con scambio automatico e due vetture che si incrociavano a metà percorso, ed entrò in funzione immediatamente dopo la navigazione sui laghi e l'arrivo della Gotthardbahn (Ferrovia del Gottardo).

Quando la Ferrovia del Gottardo fu progettata, per limitarne al massimo i dislivelli, si decise di costruire le stazioni di Lugano e Bellinzona fuori dal centro cittadino, situato troppo in basso, e questo costituì una difficoltà per i viaggiatori in arrivo per turismo e non solo che vi si dovevano recare, per cui la stazione di Lugano, quando venne aperto nel 1874 il tratto della ferrovia che proveniva da Chiasso, fu collegata al centro da un servizio di carrozze a cavalli.

Nel 1886 venne inaugurata la funicolare lunga 231 metri e con una pendenza del 248-253 per mille, ad azionamento idraulico.

Nel 1890 venne inaugurata la funicolare del Monte San Salvatore, la prima ferrovia montana svizzera al sud delle Alpi, e la più ripida del mondo a quei tempi. Contemporaneamente venne inaugurata la ferrovia a cremagliera del Monte Generoso.

La "Società Monte San Salvatore", fondata il 4 agosto 1872 per promuovere il turismo in stretta relazione al monte. Nella "Gazzetta Ticinese" del 20 agosto 1872, fu pubblicato un inserto nel quale proponeva la costruzione di un albergo e di un osservatorio astronomico in cima al monte San Salvatore, raggiungibili da Lugano sia attraverso una strada carrozzabile, sia per mezzo di una funicolare azionata con sistema idraulico. La priorità era quella di avere una strada e un albergo, seguiti poi dalla funicolare. Tuttavia, il progetto non ebbe immediatamente il successo sperato. Trascorsi dieci anni si ricominciò a parlare e a lavorare la progetto, ma fu solo nel 1890 che si arrivò, finalmente, a concludere la costruzione e ad inaugurare la tratta.

Nello stesso anno fu inaugurata la ferrovia che da Capolago porta ancora oggi in vetta al Monte Generoso, per la quale fu adottata la trazione a cremagliera doppia d'acciaio.

Nel 1908 venne anche aperto il primo tratto della funicolare del Monte Brè, quello che da Cassarate porta a Suvigliana. Un tratto voluto da privati cittadini che intendevano costruire case per appartamenti in quelle zone e renderli più facilmente accessibili agli interessati all'acquisto. E nel 1912 fu inaugurato anche il secondo tronco, quello che da Suvigliana porta alla cima del Brè e lo stesso anno fu aperta anche la strada carrozzabile Ruvigliana-Brè. Inizialmente si era pensato a una funivia, che era la novità di quegli anni, ma il progetto fu ritenuto troppo rischioso, a causa della mancanza di esperienza nel campo, essendo una tecnologia agli inizi, e fu invece accettata l'idea di una funicolare.

Funicolare degli Angeli e Hotel Bristol

La funicolare degli Angeli fu invece aperta al pubblico il 24 luglio 1913. Essa era a trazione elettrica, con una lunghezza di 140 metri, ed era dotata di un vagone unico azionato da un contrappeso; il locale macchine fu collocato nella stazione a monte a forma di torretta. La funicolare degli Angeli serviva soprattutto ai clienti dell'Hotel Bristol e quando, nel 1981, chiuse, le corse divennero stagionali, da marzo a ottobre, e gli utenti divennero sempre di meno. Nel 1987 il servizio venne sospeso per mancanza di clienti e pessimi conti finanziari.

Non solo ferrovie, navi, funicolari, e questo forse per chi non ne fosse al corrente sarà una sorpresa, poiché, mentre le cremagliere e le funicolari esistono ancora oggi, quest'ultimo mezzo di trasporto non si vede a Lugano da tantissimo tempo: nel 1896 Lugano fu la prima città a introdurre il tram, su iniziativa di un commerciante, Pietro Primavesi, e di un medico, Antonio Gabrini. Le prime linee tramviarie collegavano Piazza Manzoni a Cassarate, a Paradiso e a Molino Nuovo. Più tardi le linee tramviarie vennero ampliate, con l'introduzione di nuove linee e nuove zone della città collegate, ivi inclusa la stazione ferroviaria.



Tram in Ticino

Locarno mise in funzione la funicolare della Madonna del Sasso solo nel 1906 si dotò di tramvia, nel 1908. Seguita, nel 1910, dalla prima tramvia a binario unico che collegava Chiasso a Mendrisio, per proseguire fino a Capolago e Riva San Vitale, nel 1910. A Chiasso si provvide subito a collegare il capolinea con la tramvia che proveniva da Como fin dal 1906.

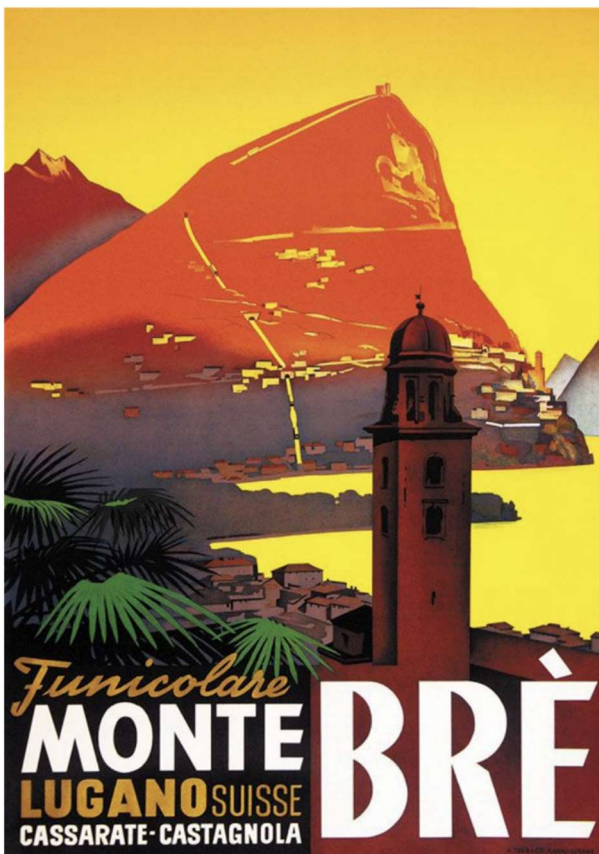
Molti oggi non ricordano la presenza del tram nelle città ticinesi perché è fin dal 1948 che si è iniziato a smantellarle, per terminare nel 1960, e a sostituire i tram con filobus e autobus.

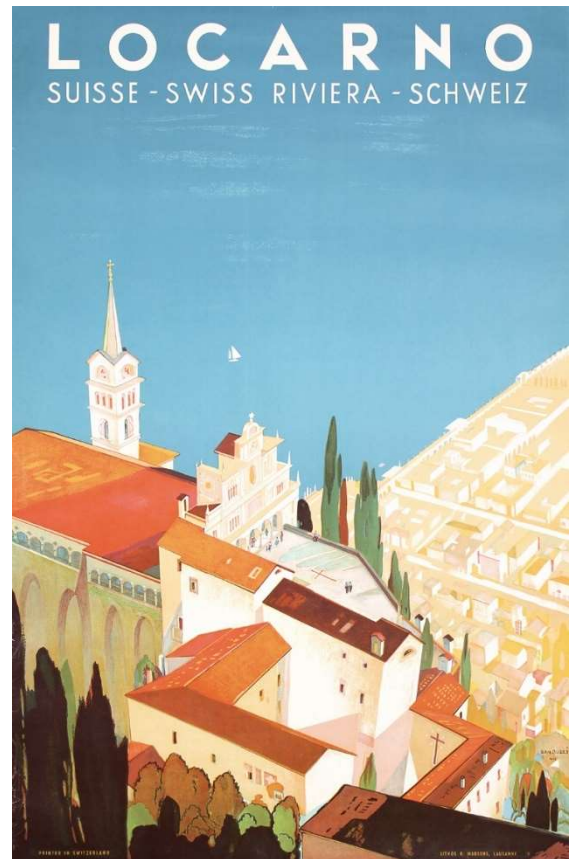
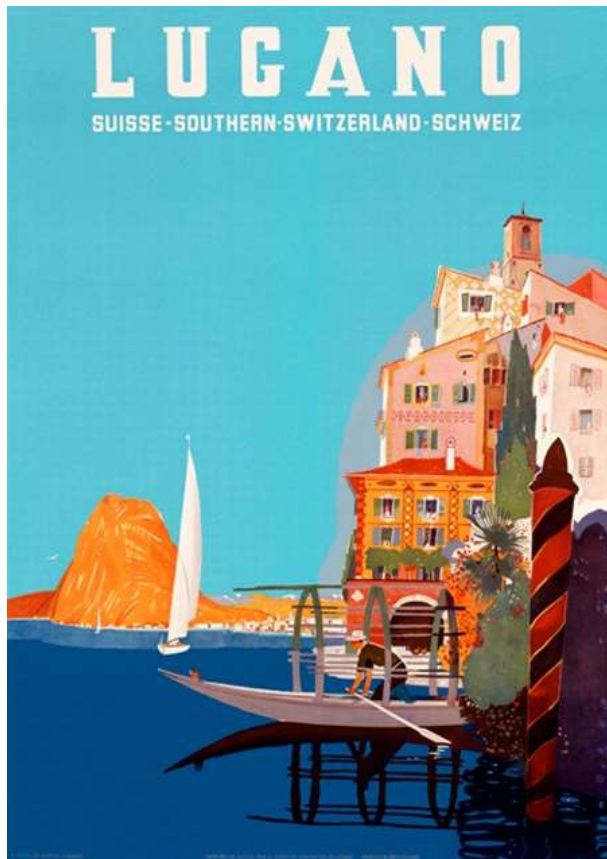
Abbiamo letto dell'importanza che ha avuto per il Canton Ticino l'apertura della galleria del San Gottardo. Prova ora a rispondere ad alcune domande.

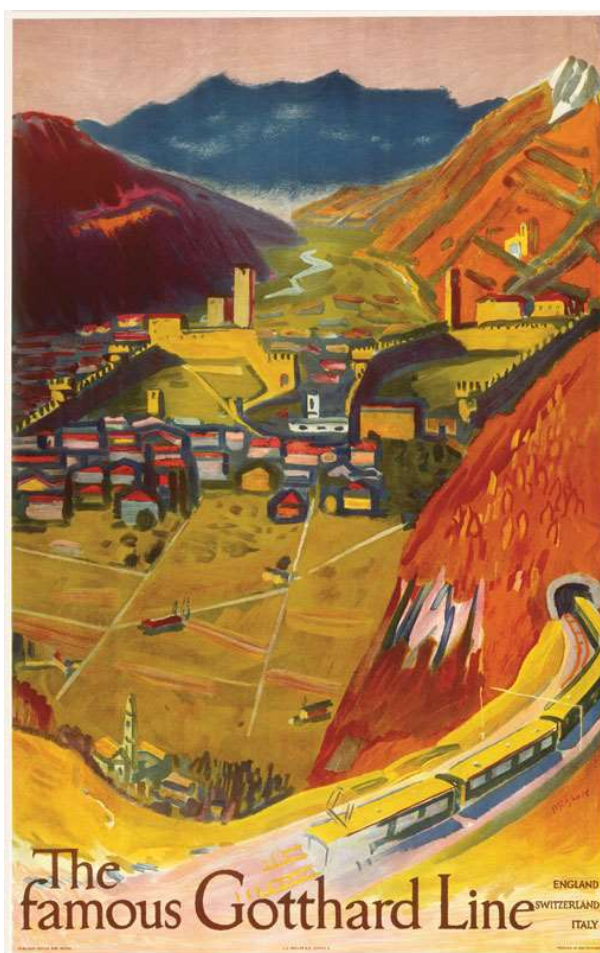
1. Perché prima dell'apertura della galleria ferroviaria del San Gottardo arrivavano molti meno turisti in Ticino?

2. Secondo te, l'arrivo della ferrovia in tutto il Canton Ticino, come ha cambiato la vita della gente? Quali potrebbero essere stati i miglioramenti?

3. Di seguito si trovano alcune pubblicità dell'epoca. Osservale bene ed immagina di essere nel 1920 e crea un disegno che invogli i turisti a visitare Torricella, Taverne o Bedano.







Disegno