

DI ALCUNI CENTRI LACUALI ITALIANI E SVIZZERI

NOTE DI GEOGRAFIA URBANA COMPARATA (*)

La regione alpina, in senso lato (ossia quella interessata dal corrugamento terziario), è caratterizzata dall'esistenza di un certo numero di città lacuali.

Essa accoglie, come è noto, un numero altissimo di laghi (si calcola che solo in Svizzera siano in tutto circa 1500, con una superficie complessiva di oltre 200 kmq, pari al 5% di quella totale dello Stato, mentre in tutta la regione pare che abbiano un'estensione di circa 3300 kmq), di ogni forma e dimensione, situati alle altitudini più svariate (1), ma quasi tutti, in sostanza, aventi una comune origine, quella glaciale. I più estesi sono quelli vallivi, situati, ovviamente, nelle aree meno elevate della regione, ossia nelle fasce periferiche settentrionale e meridionale: essi possono raggiungere, ciascuno, un'estensione di alcune centinaia di kmq e una profondità notevole, sì da costituire talora delle criptodepressioni. Di conseguenza, possono esercitare un'influenza tutt'altro che trascurabile sulle condizioni climatiche locali.

Per questo, e anche per altri motivi, tali laghi hanno sempre costituito, fino da epoca remota, dei motivi di attrazione per l'insediamento umano.

Il settore nord-occidentale, quello italo-svizzero (o meglio lombardo-svizzero) per intenderci, è, a questo proposito, il più interessante di tutti, in quanto accoglie quei 10-15 laghi subalpini

(*) Memoria presentata in sunto al XXI Congresso Geografico Italiano (Verbania, 1971).

(1) Tra i 100 e i 2900 m all'incirca. Una buona panoramica sull'argomento ci è offerta dal volume di J. H. BILLER e K. STOLTE, *Die Seen der Schweiz*, Monaco, 1967, pp. 111, 44 fot. (testo in italiano, inglese, tedesco e francese).

(situati tra i 100 e i 500 m di altezza) che sono, al riguardo, i più significativi (2).

E proprio ad alcune delle città esistenti sulle sponde di tali laghi si è rivolta, in questo studio, la mia attenzione.

Occorre anzitutto precisare che queste città lacuali sono indubbiamente le più importanti del genere dell'Europa occidentale e tra le maggiori di tutta l'Europa. Al di fuori dell'area considerata si hanno infatti città lacuali in pochi altri paesi (Germania, Svezia, Norvegia, ecc.); un caso a parte è costituito dall'Unione Sovietica, ove i centri di tale tipo sono oggi, specie dopo la costruzione di numerosi grandi bacini artificiali, particolarmente numerosi (3). Tra grandi e medie, le città del settore da me esaminato sono una cinquantina e, ad eccezione di Como, Lecco, Verbania, Stresa, Luino, Riva, Desenzano e altre minori, si trovano tutte in Svizzera (anche a sud del crinale alpino).

Si calcola che nella vicina Confederazione viva lungo le coste dei laghi oltre un milione e mezzo di persone, ossia quasi un quarto della popolazione svizzera complessiva. Sui laghi italiani rientranti nell'area considerata si avrebbero invece quasi 400.000 abitanti, ossia meno di un ventesimo della popolazione totale della Lombardia. In tali dati, puramente indicativi, è compresa, però, anche la popolazione sparsa (4).

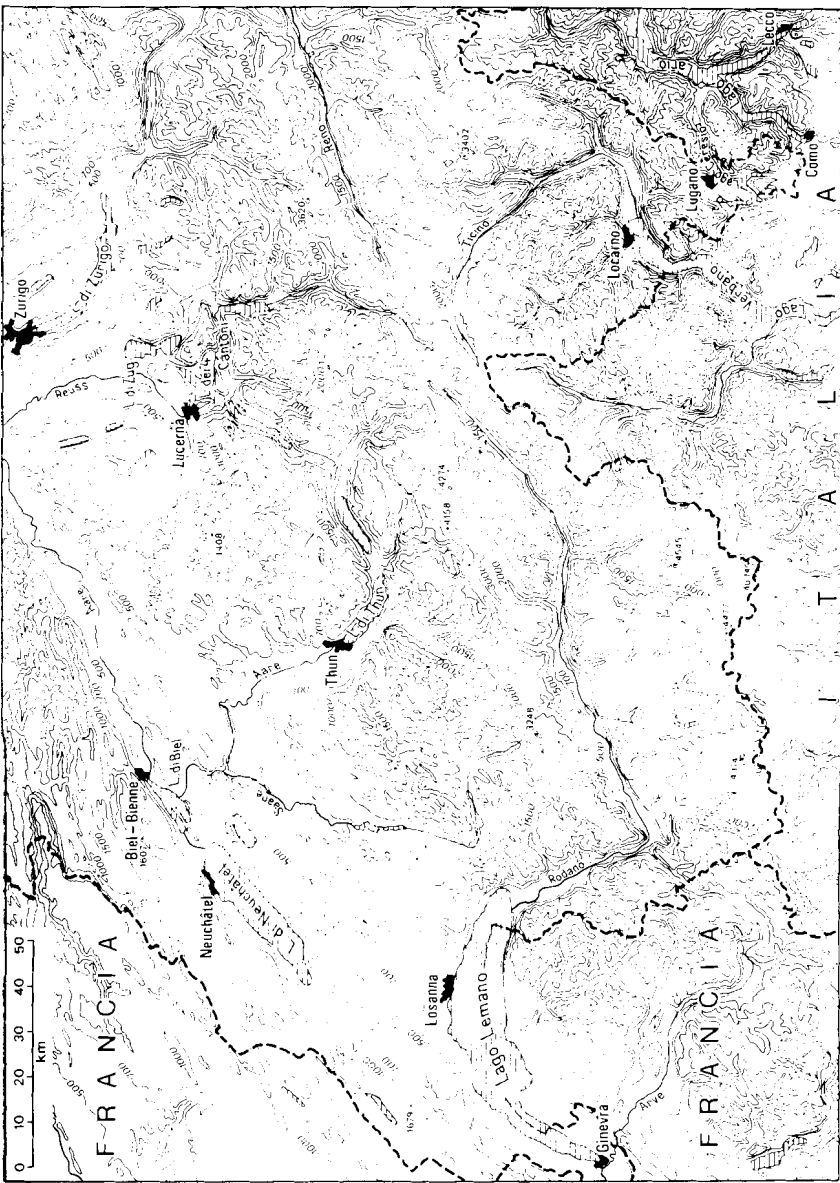
Dopo attento esame (5), ho ritenuto opportuno limitare que-

(2) Ho ritenuto opportuno escludere da questa trattazione il Lago di Costanza, in quanto prevalentemente tedesco, e includere quello di Ginevra, in quanto prevalentemente svizzero. Si noti che, mentre i laghi del distretto lacustre settentrionale in esame sono tutti svizzeri (ad eccezione di quello di Ginevra, in parte francese), quelli del distretto meridionale sono in parte italiani e in parte svizzeri. Il Lago Maggiore e quello di Garda, poi, sono solo in parte lombardi.

(3) Tra le città lacustri europee escluse da questa indagine ricorderò pertanto: Costanza e Friedrichshafen nella Germania Occidentale, Schwerin nella Germania Orientale, Annecy in Francia, Bregenz in Austria, Östersund, Karlstad e altre minori in Svezia, Tampere, Kuopio e Lahti in Finlandia, Kostroma, Kazan, Togliatti, Uljanovsk, Saratov, Engels, Nikopol, Čercassy, ecc., nell'Unione Sovietica.

(4) Non sono compresi, invece, diversi comuni delle varie « agglomerazioni » elencate a p. 17 dell'*Annuaire Statistique de la Suisse, 1971* (Basilea, 1971), poiché molti di essi sono situati ad una certa distanza dai laghi (anche se gravitano sui centri rivieraschi).

(5) E tenendo presente anche alcuni precedenti studi, come ad es.: J. GANTNER, *Die Schweizer Stadt*, Monaco, 1925; P. VOSSELER, *Die Städte der Schweiz*, in « C. R. Congr. Intern. de Géogr., Varsovie, 1934 », Varsavia, 1937, III, pp. 219-229; C. BIERMANN, *Géographie des villes suisses*, in « 44^e Annuaire de la Soc. Suisse de l'enseignement secondaire », Aarau, [1916 ?], pp. 151-177; P. VOSSELER, *Schweize-*



CARTA ORIENTATIVA DELLE CITTA' LACUALI STUDIATE.

sta indagine ad una decina di tali città, quelle, a mio avviso, più significative, e cioè Zurigo, Lucerna, Thun, Neuchâtel, Losanna, Biel-Bienne e Ginevra, a nord della displuviale alpina, e Locarno, Lugano, Como e Lecco, a sud di essa. Naturalmente non sono state trascurate anche altre, come Arbon, Romanshorn, Rorschach, Zug, Yverdon, Vevey, Montreux, Morges, Nyon, Pallanza, ecc.

Si tratta di centri di diversa importanza demografica (la popolazione varia da poco più di 10.000 ab. ad oltre 400.000), ma tutti, ad eccezione dei due maggiori, Zurigo e Ginevra (ove già si avvertono segni di gigantismo e quindi di decentramento), caratterizzati da un sensibile, talora sensibilissimo, incremento.

La validità di tale forma di insediamento, in genere remota, è dunque fuori discussione. Si tratta di vedere se sono mutati gli incentivi e quali sono attualmente le possibilità di ulteriore sviluppo.

E' anzitutto da notare come quasi tutti tali centri, piccoli o grandi, abbiano origini molto antiche e talora addirittura preistoriche. Pochi sono quelli sorti in epoca recente. Il mancato sviluppo di quelli che oggi figurano come i più piccoli è da collegare spesso alle caratteristiche morfologiche sfavorevoli dei loro retroterra; alcuni di essi hanno subito un certo rilancio negli ultimi tempi per motivi turistici o industriali.

Quanto ai maggiori, ve ne sono di quelli che hanno avuto origine da piccoli nuclei sorti in corrispondenza di ponti di particolare interesse commerciale o militare costruiti sugli emissari dei laghi a poca, o pochissima, distanza dal lago stesso. A rigore, quindi, tali centri non furono in origine lacuali, ma di ponte. E' il caso, ad es., di Zurigo, di Ginevra, di Thun, di Lucerna, di Biel-Bienne, che solo in una fase successiva, quindi, sono diventati dei veri e propri centri « di lago ».

Zurigo, ad es., risale ad un antichissimo *oppidum* celtico

rische Stadtpläne, in « Der Schweizer Geogr. », Berna, 1926, pp. 97-102 e 113-117; H. BOESCH e P. HOFER, *Villes suisses à vol d'oiseau*, Berna, 1963, pp. 252, 243 figg.; C. DELLA VALLE, *I laghi lombardi e la geografia del turismo*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1957, pp. 304-342; C. SAIBENE, *Problemi e ricerche sull'insediamento nelle aree lacuali prealpine in Italia*, negli *Studi geografici pubblicati in onore del Prof. Renato Biasutti*, Suppl. al vol. LXV della « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1958, pp. 285-312.

sorto là dove l'emissario del lago omonimo, la Limmat, incide con un solco facilmente superabile la morena frontale e in coincidenza del punto in cui, per le particolari condizioni morfologiche della regione, convergevano alcune importantissime vie di comunicazione. Punto di passaggio obbligato, quindi, noto già agli uomini dell'età del ferro e ben presto fortificato: i Romani ne compresero l'importanza strategica e lo valorizzarono ulteriormente. Fino al XVII secolo rimase, come si può vedere anche da alcune espressive stampe dei secoli XVI e XVII (6), un centro fortificato ai due lati di un ponte (poi raddoppiato) e addossato alle colline moreniche che costituivano un ottimo elemento di difesa, al pari di un altro corso d'acqua e del lago: ma il tratto di mura prospiciente a quest'ultimo corrispondeva a malapena ad un decimo dell'intero perimetro. Il ponte, dunque, e se mai il fiume, variamente utilizzato (mulini, pesca, ecc.), e non il lago, con il quale peraltro non mancavano certo rapporti, costituiva la ragion d'essere del centro.

Analoga, in fondo, è l'origine di Ginevra. Il suo nucleo più antico, un *oppidum* celtico, sorgeva su di una collina in prossimità della confluenza tra il Rodano e l'Arve e nelle vicinanze di un precedente insediamento preistorico: quindi a breve distanza dal lago, ma non proprio sulle sue sponde. La sua esistenza era strettamente legata a un ponte sul Rodano, ponte che univa il territorio degli Allobrogi a quello degli Elvezi (e che quindi serviva da raccordo tra due mondi completamente diversi, e cioè quello dei Romani e quello dei barbari), utilizzando l'isola fluviale tuttora esistente a poche centinaia di metri a valle del lago. Tuttavia solo nel Medioevo (tra i secoli X e XIV) si sviluppò un quartiere anche sull'altra sponda al di là del ponte, quartiere che soltanto nel XV secolo venne incluso nella cinta muraria della città. Ginevra deve la sua fortuna a tale ponte, già ricordato da Cesare, e situato in corrispondenza di un nodo di strade naturali ancor più importante di quello di Zurigo (vi convergevano strade provenienti dalla valle del Rodano, dall'Italia, da Parigi, da Bordeaux, ecc.). Anche in questo caso la difesa del ponte e quindi

(6) Per es., da quelle del volume di M. MERIAN, *Topographia Helvetiae, Rhaethiae et Valesiae*, 1642; nuova ediz. Kassel-Basilea, 1960, pp. XV, tavv. 43.

la costruzione di un primo nucleo fortificato è stata favorita dalla presenza, negli immediati dintorni, di colline con pendii più o meno ripidi (7).

A T h u n la distanza fra il lago e l'antico nucleo è ancora maggiore, poiché si aggira sui mille metri. Anche qui, come a Ginevra, esiste un'isola fluviale, stretta, ma piuttosto lunga, che ha favorito, fin da epoca preistorica, il superamento dell'emissario, l'Aare; anche qui le colline situate nelle immediate vicinanze favorirono la difesa dei ponti (su di una di esse sorse « successivamente » — fatto quasi unico nella storia urbanistica della Svizzera — un castello); anche qui si hanno tracce di un antico insediamento di palafitticoli del Neolitico. Il centro vero e proprio fu fondato probabilmente dai Celti, come indica il nome, e si allargò a poco a poco sino a comprendere due quartieri di diversa ampiezza situati sulle due rive in corrispondenza dell'isola e dei ponti, il cui numero andò progressivamente aumentando sino a raggiungere le sei unità. Solo in epoca recente la città si è spinta, nella sua espansione, fino al lago. Anch'essa si trova in corrispondenza di un incrocio di vie naturali di comunicazione.

Lucerna ha indubbiamente origini più recenti. Già nel secolo VIII si incominciò a valorizzare un precedente approdo peschereccio su palafitte, situato in prossimità dello sbocco del Lago dei Quattro Cantoni, ai piedi di una collina; ma solo nel secolo XII sorse, ad opera di un non lontano monastero benedettino, il vero e proprio centro di Lucerna (8). E sorse, anch'esso, non sulle rive del lago, ma sul suo emissario, la Reuss, a poca distanza dal lago stesso, là dove il fiume, anche per la presenza di alcune colline, si restringe e ne è più facile l'attraversamento: si ebbe dapprima un traghetto e, dal 1168, un ponte, che fu poi fortificato alle due estremità, attorno alle quali si svilupparono

(7) Per la verità, l'insediamento preistorico antecedente all'*oppidum* celtico fu un centro palafitticolo sorto lungo le rive palustri del lago, o meglio sulle due sponde dell'emissario proprio nel punto in cui esso, a 375 m s.m., lascia il lago. Per questo insediamento, per il coevo nucleo fortificato sulla collina di confluenza e per i successivi, si vedano i vari capitoli della fondamentale opera di L. BLONDEL, *Le développement urbain de Genève à travers les siècles*, « Cahiers de Préhist. et d'Archéol. », 3°, Ginevra-Nyon, 1946, pp. 152, ill. n. t. e f. t.

(8) Restano tuttora valide, a mio avviso, le acute osservazioni fatte sulle leggendarie origini della città da T. von LIEBENAU, nel suo noto volume *Das alte Luzern* (v. ristampa a cura di K. MÜLLER, Lucerna, 1937, pp. 378; cfr. pp. 5-6).

i due quartieri della città. Questa venne subito cinta di mura e di fossati con acqua derivata dal lago (il che la trasformò quindi, temporaneamente, in un piccolo centro insulare bipolare) e nel 1333 fu arricchita del famosissimo ponte coperto (il Kapellbrücke), il più antico dei sei di cui essa attualmente dispone. Centro di ponte, dunque, in origine, anche Lucerna, lungo la direttrice Basilea-San Gottardo; solo più tardi diventerà un vero e proprio centro di lago.

Altri centri derivano da antichi insediamenti (con funzioni talora di mercato fortificato), situati quasi sempre ai piedi di rilievi o addossati a prominenze, anche modeste, a brevissima distanza da un lago e in prossimità di un'importante via di comunicazione o addirittura di un nodo stradale. E' il caso di Neuchâtel, di Biel-Bienne, di Lecco, di Locarno, di Lugano. In questo caso hanno influito in modo decisivo nella scelta del sito, in questo o in quel punto della fascia lacuale, le esigenze della difesa vuoi dell'abitato vuoi della via o del nodo di comunicazione, o la necessità di evitare aree palustri.

Il nucleo più antico di Neuchâtel si trova su di uno sprone roccioso a poca distanza dalla riva del lago, là dove convergono fino da epoca remota le strade del Giura e della Francia da un lato e quelle della sponda nord-occidentale del lago dall'altra. Già i Romani ne compresero l'importanza e lo fortificarono: limitato su due lati da un immissario del lago, tale sprone costituiva un ottimo baluardo per il controllo della fascia costiera, delle sue strade, dei suoi antichi insediamenti e del vicinissimo approdo. In seguito su tale sprone sorgerà un importante castello.

Il nucleo di Biel-Bienne fu costruito nel secolo XII su di una lieve prominenza tufacea della sponda settentrionale del lago (dal quale era un tempo separato da paludi), in prossimità di un nodo stradale di una certa rilevanza. Solo dopo una notevole opera di bonifica l'abitato raggiunse il lago in prossimità della foce di un immissario.

L'abitato primigenio di Lecco sembra che sorgesse ai margini settentrionali dell'attuale città, « un po' più in alto sul lago, verso il Poggio di S. Stefano, alla base delle pendici meridionali del Monte S. Martino » (C. Della Valle), quasi certa-

mente là dove l'antica strada della Valtellina, lasciata la Valsassina, sboccava in pianura e si affacciava sul Lago di Como oltrepassandone, pare, l'emissario con un ponte. I Romani l'avrebbero fortificato, data la sua importanza strategica. Esso comunque raggiunse il lago nel XIII secolo, dopo la distruzione viscontea: il nuovo borgo sorse in pianura tra le foci di due piccoli corsi d'acqua « in località più atta allo sviluppo e al commercio, ma non per questo meno idonea alla difesa ».

Locarno, situata in un punto riparato allo sbocco di più valli sul Lago Maggiore, ha avuto sempre, sin dall'antichità, una notevole importanza in conseguenza di tale sua caratteristica. I Romani valorizzarono e fortificarono un precedente nucleo celtico e lo trasformarono in un centro commerciale di rilievo. Esso si trovava in felicissima posizione tra il vecchio delta del fiume Maggia, il lago e i monti, quasi ai piedi di uno sprone. La sistemazione del delta del Maggia consentì in seguito il suo sviluppo lungo le rive del lago, sul quale in origine si affacciava solo in parte.

Pure a Lugano il nucleo più antico, di indubbia origine romana, è situato tra le colline e l'antica riva del lago: anch'esso costituiva un centro rivierasco di notevole importanza commerciale. Solo in epoca recente si è sviluppato lungo il lago, occupando aree in parte bonificate, presso la foce del torrente Casarate.

E non è escluso che, se non proprio l'antico centro gallico di Como di cui parla Livio, almeno la piccola colonia ivi fondata dopo l'occupazione della regione da parte di Claudio Marcello sorgesse, anch'essa, sulle colline, non lungi dal lago. In prossimità di questo, nella vicina piana che si affaccia su di esso, sarebbe sorto, dopo una probabile sistemazione idraulica della medesima, il *castrum* romano di *Novum Comum*, assai importante per la sua posizione strategica e commerciale sulla strada dello Spluga e che non subirà grandi ampliamenti sino addirittura al secolo scorso.

Un caso a parte è costituito da Losanna, che dall'antichità ad oggi ha subito due apprezzabili spostamenti. L'insediamento romano sorto in prossimità del lago e della foce del fiume Flon, fosse esso l'originaria *Lousonna* (come vogliono alcuni), o invece il porto che questa, situata più all'interno, si costruì suc-

cessivamente (come vogliono altri) (9), venne infatti abbandonato in occasione delle invasioni barbariche e precisamente verso la fine del IV secolo a vantaggio del centro più interno. Questo, in posizione eminente e facilmente difendibile, venne fortificato e ampliato più volte. Solo in epoca recente (e cioè nella seconda metà del secolo scorso) ha raggiunto, nella sua espansione, il lago a Ouchy, un po' più a sud-est di Vidy, ove sorgeva l'antico insediamento romano (10).

Anche i centri minori hanno in genere, come si è detto, origini tutt'altro che recenti.

Così Romanshorn, che è oggi il maggiore porto svizzero sul Lago di Costanza, già esisteva, come villaggio di pescatori, nel 799; Arbon, poco a sud, ha origini celtiche e conserva numerose tracce dell'occupazione romana, al pari di Zug, di Yverdon, di Nyon, di Vevey. Anche Pallanza risale probabilmente all'epoca romana, come Desenzano del Garda, Riva del Garda, Salò, ecc.

E sorsero, pure essi, in prossimità del punto di sbocco (delta) di immissari o del tratto iniziale di emissari di un lago, oppure su di una prominenza nelle immediate vicinanze del lago o su di un promontorio, in corrispondenza di incroci di strade.

Ciò vale, spesso, anche per modeste cittadine, come, ad es., Stein am Rhein, grazioso centro medioevale di ponte situato nel punto in cui il Reno esce dall'Unter See.

Del resto, tutte le aree circumlacuali considerate sono aree di antichissimo insediamento; alcune furono abitate fin dal Neolitico, buona parte di esse dall'età del bronzo e dall'età del ferro e quasi tutte dal periodo celtico in poi (11). Alcuni centri, ad ogni

(9) Si veda, tra l'altro, C. BIERMANN, *Situation et site de Lausanne. Études de géographie urbaine*, in « Bull. Soc. Neuchâteloise de Géogr. », Neuchâtel, 1916, pp. 122-149; e L. BLONDEL, *Les origines de Lausanne et les édifices qui ont précédé la cathédrale actuelle*, Losanna, 1943, pp. 31.

(10) Si vedano, tra l'altro, il testo e le espressive cartine della tav. 42 dell'*Atlas der Schweiz*, curata da E. L. PAILLARD e altri (Zurigo, 1970). Da notare una certa analogia con quanto verificatosi, in epoche diverse, a Ginevra. Losanna peraltro sorge, come Neuchâtel, lungo una riva del lago e non all'estremità inferiore, come Ginevra ed altre città.

(11) Si vedano al riguardo le significative cartine della tav. 19 del citato *Atlas der Schweiz*, redatte da E. VOGT nel 1968, e il relativo commento, in cui si accenna ai villaggi palafitticoli del Neolitico medio, costruiti per lo più « su paludi o sulle rive dei laghi », alla loro parziale decadenza, nell'età del bronzo, in seguito

modo, risalgono solo al Medioevo; pochi, però, sono quelli posteriori.

Ma quali furono le cause che spinsero l'uomo a preferire, fino da epoche remote, tali aree?

Non si va lontani dal vero, a mio avviso, se si pensa alle buone condizioni climatiche, alle notevoli risorse ittiche offerte dai laghi, alla facilità delle comunicazioni. E naturalmente i punti più facilmente difendibili furono tra i preferiti.

Certo, solo le sedi sorte nei punti più favorevoli portarono alla formazione di centri che successivamente si trasformarono in città più o meno grandi.

Il settore settentrionale, comunque, ha visto sorgere e svilupparsi un numero maggiore di sedi a causa del numero più elevato di laghi che esso accoglie, della loro maggiore ampiezza e della maggiore importanza rivestita da essi e dalle regioni circostanti nel sistema viario antico.

Già in passato si ebbe a registrare per alcuni di tali centri un ampliamento o un mutamento delle funzioni originarie.

Così Lucerna, che fu, in origine, quasi certamente, un centro peschereccio (12) (e anzi proprio da tale sua caratteristica deriverebbe, secondo alcuni, il suo nome), divenne, nel Medioevo, anche un centro stradale, artigianale e commerciale notevole, tanto che nel secolo XIII dovette ampliare le mura e i cantieri navali (13); Zurigo, che i Romani valorizzarono come posto di pedaggio fortificato, si trasformò dapprima in città-rifugio per perseguitati religiosi e in un centro artigianale (lavorazione della seta) e poi in centro commerciale internazionale, ampliandosi più

forse a variazioni climatiche. V. anche J. FRÜH, *Géographie de la Suisse*, Losanna: vol. I, 1937, pp. 450; vol. II, 1939, pp. 612; vol. III, 1944, pp. 600; cfr. vol. II, pp. 8 e segg., ove si ricordano le numerosissime stazioni di tale epoca ritrovate sulle rive basse di quasi tutti i laghi svizzeri e del Lago Maggiore.

(12) Il Lago di Lucerna è uno dei laghi più pescosi della Svizzera: trote, anguille, tinche, carpe, salmoni, ecc. vi hanno sempre trovato un ambiente favorevole.

(13) Fu favorita nei suoi commerci con la Germania, la Francia e l'Italia dalla fiorente navigazione lacustre e fluviale, che consentiva prezzi di trasporto assai bassi; ebbe grandi magazzini di lana, tessuti, seta, olio di oliva, pesce, cuoio, grano, vini pregiati, ecc. e percepiva diritti di dogana per tutte le merci passanti per il San Gottardo.

volte: Thun, da centro di ponte divenne nel Medioevo un attivo mercato regionale e un nodo stradale apprezzabile; a Neuchâtel la funzione stradale e quella militare cedettero a poco a poco il passo a quelle amministrativa, artigianale e commerciale (14); Locarno, sorto come punto di trasbordo dei trasporti per terra e per acqua, attraversò in seguito un periodo di particolare sviluppo per la lavorazione della seta; ecc.

In tempi più recenti il fenomeno si è accentuato ed esteso, si può dire, a tutti i centri; questi hanno assunto una nuova fisionomia, hanno visto aumentare, talora considerevolmente, la propria popolazione, si sono molto ampliati soprattutto lungo le rive dei laghi, con i quali hanno intrecciato nuovi rapporti, talora molto diversi da quelli di un tempo. Tali trasformazioni sono legate, per quanto riguarda i centri svizzeri, al sorgere di nuove attività e quindi al mutamento, talvolta radicale, delle funzioni geoeconomiche, all'accresciuto dinamismo della popolazione, all'arresto pressoché totale del flusso migratorio, al particolare *status* politico della Svizzera, ecc.; i centri italiani hanno risentito del prodigioso sviluppo economico delle retrostanti aree della pianura lombarda e in particolare di Milano.

Esaminiamo ora in particolare le caratteristiche strutturali attuali dei vari centri.

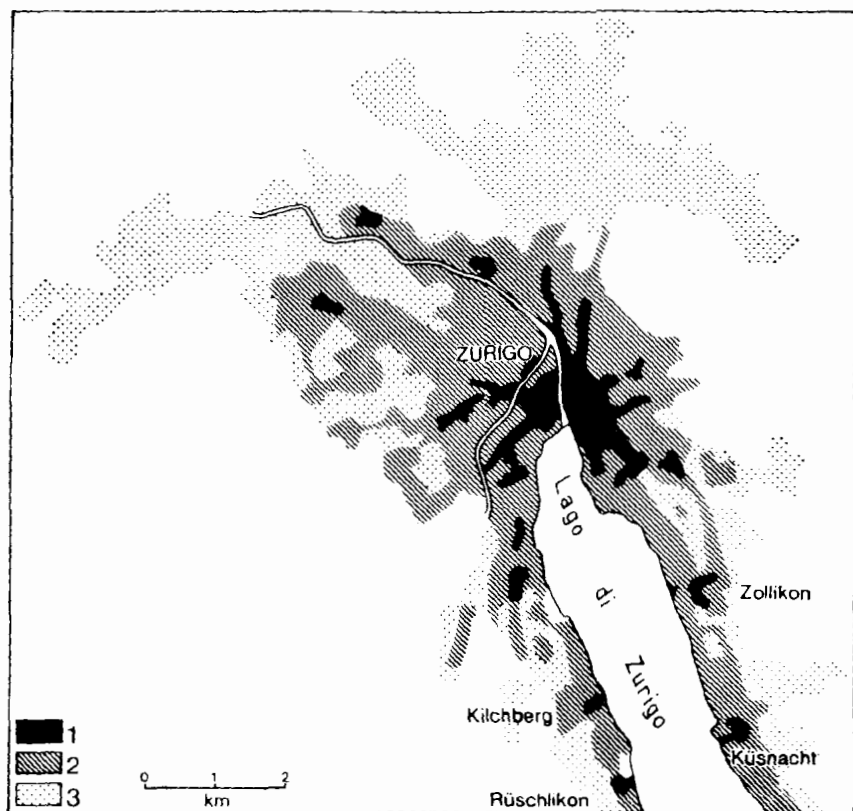
Zurigo è oggi la capitale economica della Svizzera: essa è passata dai 10.500 ab. del 1800 e dai 20.000 ab. del 1850 ai 422.000 ab. del 1970 (che salgono, ove si considerino anche i comuni suburbani gravitanti su di essa, a 675.000, pari ad un decimo della popolazione dell'intera Svizzera); ha assunto l'aspetto di una grande città tentacolare, enormemente più ampia non solo del nucleo primitivo, ma della stessa città di quarant'anni fa. Il prodigioso sviluppo economico (industriale e commerciale, so-

(14) E gli abitanti vissero a lungo del prodotto dei circostanti vigneti (A. LOMBARD, *Neuchâtel*, Neuchâtel, 1959, pp. 28; cfr. p. 7) e dello scambio delle merci (pietre da costruzione, grano, pesce, ecc.) trasportate attraverso il lago (H. GUTERSOHN, *Le canton de Neuchâtel*, in «Bull. Soc. Neuchâteloise de Géogr.», Neuchâtel, 1960, pp. 17-84; cfr. pp. 20 e 29), oltreché delle attività artigianali sviluppatesi nel Medioevo nella vicinissima valle della Serrière.

prattutto) che essa ha conosciuto negli ultimi cento anni ha fatto sì, infatti, che la città, oltrepassati i propri confini comunali, si espandesse in ogni direzione possibile e cioè lungo le sponde del lago, nelle valli adiacenti e sui pendii meno ripidi delle colline circostanti. L'espansione è stata anche amministrativa: infatti nel 1893 la città assorbì 11 comuni circostanti e nel 1934 altri 8, raggiungendo la ragguardevole estensione di 8645 ha. Di conseguenza, è diventata una vera e propria città di lago, lungo le sponde del quale si distende per chilometri e chilometri (da 15 a 18, in parte anche sul territorio di altri Comuni): essa, nel suo processo evolutivo e in particolare con i vari riempimenti, ha contribuito a modificare in parte la fisionomia della fascia costiera. E l'ampiezza della città è tale che si potrebbe addirittura distinguere una *ville des bords du lac* da una *ville*, meno recente, *du fond de vallée* (15), la prima caratterizzata da spazi verdi e soprattutto da quartieri residenziali borghesi, la seconda specialmente da quartieri commerciali, industriali e residenziali operai. Lo sviluppo di quest'ultima è legato, e strettamente, a quell'espansione industriale e commerciale che ha portato in pochi decenni Zurigo ad essere il più importante centro della Svizzera per l'industria (meccanica, metallurgica, tessile, grafica, alimentare, ecc.), il commercio, le vie di comunicazione, l'attività bancaria, quella universitaria e culturale. Ha contribuito, invece, direttamente o indirettamente, allo sviluppo della prima (per la quale si parla anche di « città-giardino sul lago ») il lago: sia per la presenza di una fascia costiera dai dolci e pittoreschi pendii, sia per l'influsso benefico che esso esercita sul clima (16). E' stato così che Zurigo ha acquistato anche una caratteristica nuova, quella, peraltro non preminente, di centro di soggiorno, di centro turistico. Diversi da un tempo sono oggi, naturalmente, i rapporti che essa ha con il lago. Infatti, se nel Medioevo Zurigo e il suo lago vennero a trovarsi proprio sulla strada che univa la Germania all'Italia passando per l'Aar e il Reno superiore e di essa costituirono un tratto tutt'altro

(15) V. il pregevole studio di R. LEBEAU, *Zurich, métropole de la Suisse*, in « Rev. de Géogr. de Lyon », Liège, 1960, pp. 7-47; cfr. p. 24.

(16) Zurigo, pur trovandosi a più di 47° di lat. N e tra i 400 e i 500 m s.m., ha un clima relativamente mite; lo documenta, tra l'altro, la tradizionale coltura della vite, praticata fin da epoca remota nei suoi immediati dintorni, e il confronto con il clima della non lontana Winterthur, che non si trova sulle rive di un lago.



FASI DI ESPANSIONE DI ZURIGO.

1, fino al 1850; 2, dal 1850 al 1941; 3, dal 1941 al 1969.

Si noti la recente espansione lungo le rive del lago. Tale espansione si prolunga verso sud per molti altri chilometri.

che trascurabile (17), a partire dal secolo scorso, e in particolare dal 1835, anno dell'introduzione della navigazione a vapore, il lago ha acquistato a poco a poco un senso nuovo e una nuova fun-

(17) A partire dal secolo XIII, nota R. LEBEAU (*op. cit.* alla nota 15; cfr. p. 15), la via d'acqua lago-Limmat sopportò un traffico considerevole. «Trafic local de produits agricoles, de bois et pierre à bâtir entre Zurich et le voisinage; trafic régional vers les villes suisses voisines, Coire, Zug, Lucerne (l'un de ses aspects était le transport des pèlerins à l'Abbaye d'Einsiedeln); trafic international même de l'Allemagne rhénane, des pays nordiques vers les Grisons et l'Italie, par le ruban d'eau Aar-Limmat-Lac de Zurich-Wallensee-Rhin supérieur, qui amenait les mar-

zione. Questa è espressa oggi dall'esistenza di una piccola flotta di 17 battelli di complessive 540 t di stazza, che provvedono soprattutto al trasporto di turisti (nel 1969 ne furono trasportati oltre 1.300.000, di fronte a 44 t di merci) (18). Il lago, insomma, non è più, o non è solamente, una via di comunicazione, quanto, e soprattutto, un elemento pittoresco e quasi decorativo del paesaggio, di cui si apprezzano i benefici effetti climatici e che si utilizza, al pari, in genere, delle circostanti colline, a scopo di riposo o di divertimento. Tutta l'area circumlacustre, comunque, è diventata, come ha recentemente dimostrato J.-L. Piveteau, la più importante area di attrazione, per quanto riguarda sia la residenza, sia il luogo di lavoro, di tutta la Svizzera e la caratteristica di città-ponte, tipica dell'antica Zurigo, ha oggi un'importanza del tutto secondaria (19). Il fenomeno ha portato, nel decennio 1960-1970, anche ad uno spostamento di popolazione dalla città ai dintorni, con una diminuzione della popolazione di Zurigo, fatto non mai registrato prima, del 4%.

Dal secolo scorso anche Lucerna ha mutato le sue fun-

chandises à Coire, au pied des cols alpins. Au début du XIX siècle passaient encore à Zurich, par voie d'eau, le fer de Côme et de Carinthie; la soie, les châtaignes, les vins de Valteline. Or, Zurich était pour ce trafic un lieu de rupture de charge: on transbordait les marchandises des bateaux lacustres aux bateaux fluviaux ou de la route aux bateaux fluviaux, et vice-versa. C'était en outre une Compagnie zurichoise qui réglementait la navigation sur le lac ». V. anche J. FRÜH, *op. cit.* nella nota 11; cfr. vol. II, pp. 350-352 e fig. 110.

Né bisogna dimenticare come anche la pesca avesse in passato una notevole importanza. Sicché M. Merian nel secolo XVII poteva scrivere: « Der See bringt der Stadt grossen Nutzen, nicht allein der herrlichen Bratfische wegen, sondern auch der Kaufmannsgüter halber, die man aus Italien über den Vogel und Splügenberg, alsdann über den Walensee in diesen Zürichsee, danach auf der Limmat, die aus dem See in den Rhein fließt, in das Ober- und Niederdeutschland verschicken kann ». (M. MERIAN, *op. cit.* nella nota 6; cfr. pp. 19-20; nelle vedute a fianco di tali pagine sono chiaramente rappresentate numerose imbarcazioni sul lago, alcune delle quali con pescatori che adoperano reti a strascico).

(18) *Annuaire Statistique de la Suisse*, 1971, *cit.* nella nota 4; cfr. p. 234.

(19) J.-L. PIVETEAU, *Les régions attractives de Suisse sous l'angle de l'implantation des habitants et de celle des emplois*, in « Ann. de Géogr. », Parigi, 1969, pp. 435-461. Si vedano anche: C. TRAVERSI, *Zurigo, dall'antichità a moderno centro economico e di traffico*, in « L'Universo », Firenze, 1961, pp. 569-588, tavv.; E. LANDOLT, *Wandlung und Wachstum der Stadt Zürich in den letzten 20 Jahren*, Zurigo, 1968, pp. 45; e soprattutto M. PFISTER, *Der Zürichsee*, Rapperswill, 1970, pp. 70 e 182 ill.

zioni geoeconomiche. Sfruttando sapientemente i numerosi motivi di attrazione dei suoi dintorni, ivi compreso il lago, e creando dal nulla, anche con l'aiuto di esperti zurighesi, una struttura ricettiva di prim'ordine, atta a soddisfare le esigenze di una clientela selezionata, e che l'apertura delle prime ferrovie di montagna della Svizzera centrale contribuiva a rendere costante, essa è diventata in poco tempo una delle più famose località turistiche e di soggiorno d'Europa. Oggi il turismo è, direttamente o indirettamente, la sua principale risorsa, quella che, insieme alle attività collaterali (ad es., l'artigianato), ha fatto la fortuna dei suoi abitanti (il cui numero è sensibilmente aumentato) e ha contribuito a richiamare numerosissimi stranieri, in particolare italiani (20). Attualmente dispone di oltre 70 alberghi con più di 5000 posti letto; accoglie ogni anno, soprattutto nel periodo aprile-ottobre, in media 450.000 turisti, per oltre la metà nordamericani, che si trattengono, sempre mediamente, poco più di 2 giorni (21).

Essi hanno la possibilità di godere delle bellezze, naturali o meno, della regione lacuale (22), utilizzando tutta una serie di servizi all'uopo predisposti. In primo luogo la navigazione sul lago, curata da un'apposita società ed effettuata con 17 caratteristici battelli, navigazione che vede ogni anno un movimento, prevalentemente estivo e turistico, di quasi 2 milioni e mezzo

(20) Dai 3200 ab. del 1352, divenuti circa 4000 nel 1654, 6111 nel 1810, 17.758 nel 1880 (cfr. T. von LIEBENAU, *op. cit.* nella nota 8, p. 7), si passò nel 1910 ad oltre 39.000, nel 1950 a poco più di 60.000 e alla fine del 1970 a quasi 70.000 (che salgono a circa 150.000, ove si considerino anche i sobborghi; cfr. *Annuaire Statistique de la Suisse, 1971*, cit. nella nota 4, pp. 17 e 19). Lucerna è diventata un notevole mercato degli oggetti dell'artigianato regionale, ossia di sculture e incisioni in legno e avorio, di ricami, di filati e tessuti di lana.

(21) E' questo un valore superiore, ad es., a quello di Basilea, ma inferiore a quelli di Lugano (3,7), di Ginevra (2,6) o di Losanna (2,7). Ed è, al pari di quasi tutti gli altri delle principali località turistiche e di soggiorno della Svizzera, in lieve, ma costante diminuzione (cfr. VERKEHRSVEREIN LUZERN, *Jahresbericht 1965 e 1969*, Lucerna, 1966 e 1970, rispettivamente alle pp. 15 e 18); il fenomeno è da ricondurre alla tendenza sempre più diffusa delle vacanze itineranti (e i turisti in transito per Lucerna ammontano in media a 4-5 milioni l'anno), nonché al diffondersi dei campeggi (e quelli di Lucerna sono frequentati annualmente da circa 30.000 persone).

(22) K. MÜLLER, *Le lac des Quatre-Cantons*, Neuchâtel, 1947, pp. 48.

di persone (23); poi le funicolari, le funivie, le ferrovie a scartamento ridotto che dalla città o dai suoi dintorni conducono in punti panoramici e quanto mai suggestivi, quali il Monte Pilato (m 2119), il Sonnenberg, il Gütsch, il Dietschiberg, ecc. (24). E possono inoltre utilizzare tutta una serie di servizi collaterali di carattere culturale o ricreativo, come musei (25), locali di ritrovo (26), impianti sportivi (27), o godere di manifestazioni periodiche (28).

Le caratteristiche climatiche, analoghe, in sostanza, a quelle di Zurigo (con la quale Lucerna ha in comune anche latitudine e altitudine), hanno favorito notevolmente tale sviluppo turistico, determinando peraltro il ritmo di afflusso dei visitatori. D'inverno, infatti, la massa d'acqua del lago ha un'azione assai relativa e il clima è freddo, nevoso e nebbioso (il lago gela raramente, ma è spesso coperto da nebbie), mentre nelle altre stagioni, e special-

(23) Cfr. *op. cit.* nella nota 4, p. 234, e *op. cit.* nella nota 21, ediz. 1969, p. 68. Esiste, per la verità, anche un certo traffico di merci (pietre, detriti, legname) effettuato da appositi battelli, ma esso è di entità trascurabile. Da notare come il numero degli addetti al servizio di navigazione sul Lago dei Quattro Cantoni (circa 200 persone) sia il più elevato di tutti i laghi svizzeri e corrisponda al 30% del totale nazionale e come gli approdi siano in tutto ben 34. Per la storia, il primo battello a vapore entrò in funzione nel 1837 a cura di una società anonima.

(24) Il movimento, prettamente turistico, su tali vie di comunicazione è risultato negli ultimi tempi o stazionario o in forte aumento, come risulta dai seguenti dati tratti dalla p. 19 dell'*op. cit.* nella nota 21 (ed. 1969).

	Krienseregg (Pilato)	Gütsch	Dietschiberg	Sonnenberg
1955	110.000	86.000	39.000	21.000
1965	674.000	84.000	44.000	23.000
1969	808.000	99.000	41.000	19.000

(25) Il più frequentato, nel 1969, è risultato il Museo Svizzero dei trasporti, il maggiore del genere in Europa (429.000 visitatori), seguito dal Gletschergarten, che accoglie famose marmitte dei giganti e altre tracce del glacialismo della regione (124.000), dal Panorama (51.000), dal Kunstmuseum, dall'Alpineum, dal Richard-Wagner-Museum, dallo Historisches Museum, dal Brot- und Gebäckmuseum, dal Trachtenmuseum di Utenberg.

(26) Tra cui il Casino-Kursaal, il Teatro Municipale, il Palazzo delle Arti e dei Congressi, il Padiglione della Musica (all'aperto), tutti in prossimità del lago e nei quali vengono tenuti concerti e riunioni di alto livello artistico e culturale.

(27) Nella immediata periferia, e soprattutto in prossimità del lago, si alternano campi da golf e da tennis, maneggi, piste per pattinaggio, spiagge, piscine, impianti nautici, ecc. Il Monte Pilato e il Rigi si prestano per escursioni alpinistiche; Lucerna è considerato come il punto di partenza per numerose ascensioni.

(28) Gare veliche, ginniche, atletiche, ippiche, di danza, regate, manifestazioni folcloristiche, festival, ecc.

mente in estate e in autunno, la presenza del lago fa sì che si abbiano temperature relativamente miti (media del luglio: 17°,8) e venti variabili che rendono il soggiorno assai gradevole anche per l'esistenza, nelle immediate vicinanze, di estese foreste (29).

Si deve soprattutto all'attività turistica, sorta e sviluppata proprio per la presenza dello specchio lacustre e delle suggestive bellezze dei suoi dintorni, e che già nel 1957 apportò alla città un reddito complessivo netto valutato attorno a 100 milioni di franchi svizzeri (30), la notevole espansione topografica di Lucerna sia lungo le sponde (dove vennero effettuati dei riempiamenti), sia nelle valli adiacenti (dove si resero necessari dei lavori di sistemazione idraulica), sia sui pendii meno ripidi delle colline circostanti. Si è ripetuto qui, insomma, lo stesso fenomeno di Zurigo, ma in forma assai più attenuata, vuoi per la vocazione prevalentemente turistica, anziché industriale, che la città lacuale ha assunto a poco a poco, vuoi per la notevole ripidità che hanno le sponde del lago ad un paio di chilometri appena dal centro. L'attività industriale non è del tutto assente, ma la mancanza di spazio idoneo all'installazione degli impianti e la necessità di salvaguardare le esigenze del turismo hanno fatto sì che tali impianti sorgessero ad una discreta distanza dal centro, e precisamente a Emmenbrücke e a Kriens, località un tempo del tutto autonome e che oggi fanno parte della « Grande Lucerna ».

Anche a Lucerna, dunque, sono mutati i rapporti fra la città e il lago. Essi si sono infatti imperniati dapprima, come si è detto, sulla pesca, poi sul commercio e ora sul turismo (31).

(29) Per l'influenza dei laghi svizzeri sui climi delle regioni rivierasche, cfr., tra l'altro, J. FRÜH, *op. cit.* nella nota 11, vol. I, pp. 206-212. Sugli effetti del *föhn* a Lucerna, C. LAUBER, *Lucern*, Berna, 1963, pp. 17; cfr. pp. 16-17.

(30) E. SCHÜTZ, *Die wirtschaftliche Bedeutung des luzernischen Fremdenverkehrs*, Lucerna, 1959, pp. 24.

(31) La « fase commerciale » si protrasse a lungo, praticamente dal XIII al XIX secolo. Già all'inizio del secolo XIII, Lucerna era un'importante punto di trasbordo del traffico lacustre e stradale da e per l'Italia, attraverso il San Gottardo. Fu proprio la fiorente navigazione lacustre, che riduceva sensibilmente i costi di trasporto, a favorirne lo sviluppo: vi sorsero così cantieri per la costruzione dei battelli e magazzini per il temporaneo deposito delle merci in transito (tessuti di Colonia, seta, frutta e oli italiani, cuoio, grano e vini greci, ecc.). Nel secolo XV ebbe stretti rapporti commerciali con Milano e divenne ben presto il principale mercato della regione, tanto che si dovette ampliare la cerchia murata: vi si commerciavano bestiame, ortofruttili, vino, pesce, grano, ecc. (v. anche il

La natura le ha dato la possibilità di diventare una città di medie dimensioni, con caratteristiche del tutto particolari, ma ha posto pure dei limiti pressoché insuperabili per impedirle di gonfiarsi a dismisura e diventare, come Zurigo, una città industriale.

Lo sviluppo del turismo ha fatto stranamente tornare in auge quella che fu l'attività principale dei più antichi abitanti del luogo, e cioè la pesca. Per soddisfare infatti le esigenze degli alberghi e dei ristoranti non solo si è intensificata la pesca dei salmoni (per i quali il Lago di Lucerna è al secondo posto in Svizzera), ma sono sorti sulle sponde numerosi stabilimenti privati di piscicoltura (trote) (32). Ma ciò che più di ogni altra cosa dà immediatamente l'idea di tali nuovi rapporti è l'aspetto esteriore, soprattutto estivo, del lungolago: per alcuni chilometri lungo la suggestiva passeggiata alberata si succedono gli imbarcaderi dei servizi di navigazione, gli attracchi per motoscafi e imbarcazioni a vela, i bagni, i parchi, i cantieri navali, mentre gabbiani, anatre e cigni animano la scena e l'occhio spazia sul lago e sulle vicine montagne, tra cui spiccano il Rigi e il Pilato. Sicché si potrebbe concludere che per poche località d'Europa e forse del mondo è valida come per Lucerna l'affermazione di L. Pedrini, essere, quella turistica, l'industria del panorama (33).

A Thun l'originaria funzione commerciale, determinata dalla favorevole posizione geografica e topografica ed accentua-

Dictionnaire Historique et Biographique de la Suisse, a cura di V. ATTINGER, M. GODET e H. TÜRLE, Neuchâtel, 1928, voce *Lucerna*; e inoltre BRAUN et HOGENBERG, *Civitates Orbis Terrarum. 1572-1618*, riproduzione del 1965, Amsterdam, vol. I, libro II, Index, voce *Lucerna*, ove si legge: « ... Lucerna... commune confederatarum urbium emporium, ubi deponuntur merces, quae ex Germania in Longobardiam et Liguriam transmittuntur et per lacum magnum ad cuius finem Lucerna est sita, spatio quinque miliariorum, in Vraniam deferuntur atque inde dorso equorum per montes et valles alpium Mediolanum usque transportantur. Habent autem Lucernates maiorem vero commoditatem ex lacu quam ex adiacente solo... »). Lo sviluppo del commercio fu favorito dalla particolare posizione geografica della città, che è situata su di un lago piuttosto ampio, presso un fiume navigabile, all'incrocio delle vie di comunicazione per l'Italia, la Germania meridionale e la Francia. Ciò contribuì anche a darle la caratteristica di centro politico-amministrativo (B. LAUBE, *Luzerns wichtige verkehrgeographische Lage*, in «Route et circulation routière», Zurigo, 1961, pp. 215-216).

(32) Cfr. *op. cit.* nella nota 10, tav. 54 a.

(33) L. PEDRINI, *La carta delle vocazioni turistiche dell'Appennino emiliano-romagnolo*, in «Atti 1° Conv. per il turismo appenninico», Bologna, 1961, pp. 59-68.



THUN.

Sulla destra è visibile la parte più antica della città, che sorge non lungi dal lago (posto alle spalle di chi guarda). L'area di espansione della città moderna è a sinistra dell'isola fluviale.

(Photoglob-Wehrli A. G., Zurigo.)

tasi in epoca medioevale e moderna, si da trasformare la cittadina nel più importante centro mercantile dell'area di contatto fra il Mittelland e l'Oberland bernese (34), è stata affiancata, a partire dal secolo scorso e soprattutto dall'inizio dell'attuale, da altre tre funzioni: quella industriale, quella militare e quella turistica. Ciò ha portato ad un notevole sviluppo della città, non tanto dal punto di vista demografico (nel 1880 aveva appena 8000 ab.; nel 1970 superava i 36.000) quanto da quello dell'estensione, oggi più che decuplicata rispetto ad un secolo fa, e ad una differenziazione assai

(34) Thun ottenne diritto di mercato nel 1264; vi si svolgono tuttora mercati e fiere notevoli. Da notare che la città fu per secoli il punto di trasbordo nel traffico fluviale tra l'Aar e il Lago di Thun. Per altri particolari cfr. *op. cit.* nella nota 10, tavv. 40 e 40 a.

netta della città stessa in quartieri geoeconomici (35). Le favorevoli condizioni morfologiche hanno favorito notevolmente l'espansione di Thun verso ovest, ma l'irresistibile attrazione esercitata, a sud, dal lago ha fatto sì che ben presto le costruzioni non solo raggiungessero la sponda settentrionale del lago stesso, ma si estendessero anche per vari chilometri, come a Zurigo e a Lucerna, lungo le sponde orientale e occidentale.

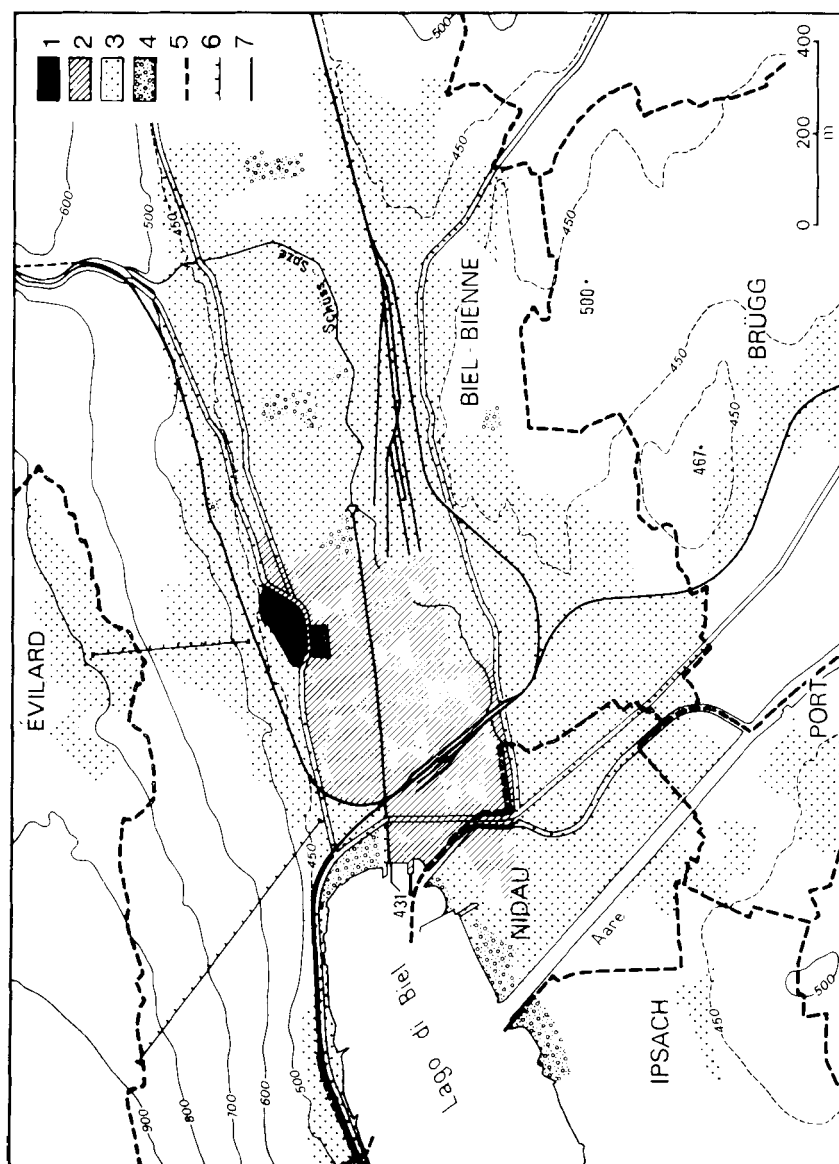
Ciò è dovuto principalmente alle favorevoli condizioni climatiche dell'area circumlacustre (ove, per quanto ci si trovi ad oltre 550 m d'altezza, si ha una temperatura media estiva di circa 20° e un notevole soleggiamento dalla primavera fino al tardo autunno), documentata dal notevole rigoglio, fin da epoca remota, da un lato di vigneti e dall'altro di piante mediterranee ed esotiche che ornano magnifici parchi. I quartieri rivieraschi sono, naturalmente, quelli più legati al turismo in senso lato: essi accolgono gli alberghi e le pensioni più recenti, i lungolago, i cantieri navali, gli impianti balneari, sportivi (per la vela, il canottaggio, lo sci nautico, ecc.) con relativi club, paralberghieri (campeggi), per la navigazione lacustre, ecc. Quest'ultima, insieme agli ottimi servizi ferroviari e automobilistici rivieraschi (36), provvede a inserire Thun nel sistema dei piccoli centri climatici e turistici del lago omonimo, sistema che ha in Interlaken, situata all'altra estremità dello specchio lacustre, il suo centro più famoso.

Biel-Bienne è diventata un vero e proprio centro lacustre, come si è visto, solo in epoca recente: la sistemazione idraulica del tratto di pianura tra la città medioevale e il lago venne ultimata infatti solo nel 1878 (37). Successivamente, per la verità, il tracciato della ferrovia, pressoché parallelo al lago in questo suo tratto settentrionale, ha costituito a lungo un altro elemento di

(35) A nord e a nord-ovest, in area pianeggiante, sorgono infatti i quartieri industriale e militare, al centro si trova il nucleo antico con funzioni commerciali e amministrative, a sud-ovest e a sud, lungo le due rive del lago, i quartieri residenziale e turistico in senso lato.

(36) Sia i servizi di navigazione turistica, sia quelli ferroviari, filoviari ed automobilistici vennero inaugurati verso la metà del secolo scorso e contribuirono subito allo sviluppo turistico della regione, la cosiddetta « Riviera dell'Oberland Bernese ». Quanto alla navigazione turistica, nel 1969 i 16 battelli in servizio trasportarono circa 1.700.000 persone (cfr. *op. cit.* nella nota 4, p. 234).

(37) J. R. SCHNEIDER e R. LA NICCA, *Das Seeland der Westschweiz u. d. Korrektion seiner Gewässer*, Berna, 1881, pp. 185.



BIEL-BIENNE.

1, nucleo più antico; 2, aree a struttura compatta; 3, aree a struttura lassa; 4, parchi e aree di particolare interesse turistico; 5, limiti comunali; 6, funicolari; 7, ferrovie.

separazione, che solo da poco è stato definitivamente superato (38). Biel-Bienne si affaccia ora sullo specchio d'acqua con spiagge, parchi, viali, impianti portuali e sportivi, campeggi. Ma i legami con esso sono in realtà assai limitati, poiché la sua principale funzione è diventata quella industriale e le industrie, peraltro non legate al lago (39), si sono stabilite ad una certa distanza da questo, nell'unica zona adatta per il loro sviluppo, ossia nella zona di bonifica. La prosperità portata dall'industrializzazione ha peraltro determinato da un lato la creazione di un quartiere residenziale (con molte « seconde » abitazioni) sulle amene colline circostanti e dall'altro la costruzione di un porto eminentemente turistico, cui fanno capo, in particolar modo, i numerosissimi natanti da diporto degli abitanti della città, oltre a quelli del regolare servizio di navigazione lacustre, anch'esso a prevalente funzione turistica (40).

Se Biel-Bienne, pur essendo diventata un centro lacustre, tende però paradossalmente, soprattutto per mancanza di spazio idoneo, ad allontanarsi dal lago, Neuchâtel, sorta in prossimità di un tratto rettilineo di costa, una volta entrata, diciamo così, in simbiosi con il lago, si è allungata notevolmente sulle due rive e sulle alture retrostanti. Notevolmente, ma non a dismisura; e ciò per le particolari funzioni geoeconomiche che a poco a poco ha assunto.

Le industrie, infatti, vi si sono sviluppate moderatamente (nella vicina Biel-Bienne si hanno condizioni ambientali assai più favorevoli, e così pure nel tratto compreso fra le due città).

All'industria tradizionale della carta, comunque, si sono ag-

(38) G. MULLER, *Bienne, ville d'aujourd'hui*, Neuchâtel, 1952, pp. 14; cfr. pp. 2 e 14. Biel-Bienne è un importante nodo stradale e ferroviario e anche a ciò deve il suo recente sviluppo commerciale e industriale e quindi pure topografico e demografico. Oggi il nucleo medioevale costituisce appena la centesima parte, *grosso modo*, della città, che ha catturato, nella sua espansione, vecchi nuclei rurali e ha raggiunto ormai i 70.000 ab. (ne aveva poco più di 3000 nel 1818 e meno di 30.000 nel 1900). V. anche *op. cit.* nella nota 10, tavv. 40 e 40 a. La città attuale si estende anche sul territorio di altri Comuni.

(39) Le industrie principali sono quelle di precisione (orologi) e quella meccanica: esse danno lavoro a quasi 40.000 persone, di cui circa 6000 pendolari.

(40) Esso trasporta ormai, con 9 battelli, più di 500.000 persone in media all'anno (v. *Statistische Chronik - Chronique Statistique*, 1969, Biel-Bienne, 1969, pp. 82; cfr. p. 78), che effettuano in genere il giro dei tre laghi (Bienne, Neuchâtel e Morat).



NEUCHÂTEL.

Si noti la tendenza della città a svilupparsi lungo la fascia costiera pedemontana.

(Photoglob-Wehrli A. G., Zurigo)

giunte, recentemente, quelle del tabacco, del cioccolato, degli orologi, della meccanica, ecc., che danno lavoro, in tutto, ad alcune migliaia di persone. Alcuni stabilimenti si sono spostati qui dall'interno della regione, per la presenza, lungo la riva, di importanti vie di comunicazione stradali e ferroviarie, dell'energia elettrica e della manodopera, che già in precedenza aveva mostrato la tendenza a stabilirsi a Neuchâtel e dintorni, vuoi per motivi climatici (41), vuoi per la bellezza dei luoghi e la comodità delle vie di comunicazione.

(41) D'inverno esiste una differenza di diversi gradi fra la temperatura di Neuchâtel, influenzata favorevolmente dalla presenza del lago, e quella del retrostante Giura, ove si raggiungono minimi, prolungati, che sono tra i più bassi di tutta la Svizzera (la Val Brévine è nota come la « Siberia della Svizzera »).

Ma la particolare disposizione quasi a scalinata del versante su cui Neuchâtel sorge, accentuata dall'abbassamento di m 2,70 delle acque del lago in seguito alla regolazione del secolo scorso (42), ha fatto sì che quasi ogni punto di questa *ville-jardin en terrasses*, come è stata definita, godesse di una magnifica vista sul lago e sulle Alpi (43). Ciò ha favorito, anche perché il traffico, specie quello trasversale, ha trovato un ambiente ostile, lo sviluppo di altre funzioni geoeconomiche, che hanno oggi un peso rilevante nell'economia cittadina, ossia quelle culturale e residenziale (44). Vi hanno contribuito anche l'atmosfera tranquilla della città (che si è sviluppata moderatamente, passando dai 24.000 ab. del 1910 ai 37.000 ab. del 1970), la vicinanza del confine linguistico e il peso del glorioso passato.

Il lago, insomma, ha esercitato ed esercita una discreta attrazione sulla regione retrostante, ove ormai ricorre con sempre maggiore frequenza il detto « Tout près du lac! ». Tale attrazione si traduce nell'urbanizzazione, sia pure non eccessiva, di un'estesa fascia lacustre (45), in un forte movimento di pendolari e anche nella scelta di Neuchâtel quale meta di gite di fine settimana da parte di abitanti del Giura, di La Chaux-de-Fonds in particolare.

Anche qui dunque sono mutati i rapporti fra la città e il lago. E' infatti in declino il trasporto, attraverso quest'ultimo,

(42) A. QUARTIER, *Le lac de Neuchâtel*, Neuchâtel, 1948, pp. 164: cfr. p. 141 e segg.

(43) A. LOMBARD, *op. cit.* nella nota 14; cfr. p. 5-7. La città si snoda oggi per alcuni chilometri, soprattutto sulla sinistra del torrente Seyon (che, ormai non più utile all'uomo come in passato, è stato deviato e il cui conoide fossile coincide con l'area urbana centrale), lungo una fascia profonda quasi sempre meno di un chilometro e compresa fra il lago (m 430) e, *grosso modo*, l'isoipsa di 600 m. Nella sua espansione lineare essa ha catturato preesistenti nuclei rurali e ha determinato una discreta modificazione della costa (con terrapieni, ecc.) e la riduzione dei vigneti. Sulle vicende di tale espansione, si veda, tra l'altro: J. BÉGUIN, *Urbanisme neuchâtelois. Problèmes passés, présents et futurs*, in « Bull. Soc. Techn. Suisse Romande », Losanna, 1944 (estr. di pp. 15); J. FRÜH, *op. cit.* nella nota 11, vol. III, p. 76; H. GÜTERSÖHN, *op. cit.* nella nota 14, pp. 27-30.

(44) Neuchâtel è sede di un'università e di numerosi istituti linguistici, artistici e professionali, pubblici e privati, e possiede una ricca biblioteca e molti musei; è capoluogo del cantone omonimo; è da qualche tempo centro residenziale anche per persone anziane.

(45) F. CHIFFELLE, *Le Bas-Pays Neuchâtelois*, Neuchâtel, 1968, pp. 351; cfr. pp. 268-275; R. LEBEAU, *La structure urbaine du Jura suisse et français: étude comparée*, in « Rev. de Géogr. de Lyon », Lione, 1968, pp. 45-62.

di vino (tra l'altro i vigneti dei dintorni, in seguito all'espansione della città, si riducono in media di circa 2 ha l'anno), di pesce — la pesca, già tanto importante da spingere alla stipulazione di veri e propri concordati intercantionali (46), è oggi assai decaduta per vari motivi (47) —, di materiali da costruzione (il famoso calcare neocomiano) e di prodotti vari, trasporto ridottosi di due terzi nel solo periodo 1963-68. Sono invece in espansione le attività legate, in gran parte, alle caratteristiche del paesaggio della regione di cui il lago è la componente principale: il nuovo porto, infatti, è eminentemente turistico.

A Ginevra si sono avuti mutamenti ancora più consistenti. La favorevole posizione geografica e topografica, che ne fece fin dall'antichità un importante nodo di comunicazioni, analogo a quello di Zurigo e di Lucerna e che lo stesso Cesare utilizzò e valorizzò, ha fatto sì che a poco a poco la città diventasse anche un notevole centro di scambi non solo di merci, ma anche, e direi soprattutto, di idee innovatrici di portata europea e mondiale. L'attività commerciale era già intensa all'epoca romana e il lago vi contribuiva non poco: lo dimostra l'esistenza di un porto su quest'ultimo (oltre ad un altro sul Rodano) (48) e di una vera e propria corporazione di *nautae* del lago (49). Essa rimase vivace in tutto il Medioevo, pur attraverso alterne vicende; ricevette particolare impulso nel XIV e nel XV secolo a causa delle fiere (imponendo la costruzione di nuovi quartieri in corrispondenza del lago) (50) e all'epoca della Riforma, allorché Ginevra, per lo spirito liberale dei suoi abitanti, divenne luogo di rifugio degli Ugonotti. Questi introdussero nuove industrie o svilupparono quelle già esistenti: l'orologeria, la gioielleria, ecc.

(46) Ph. CODET, *Neuchâtel pittoresque*, 2 voll., Ginevra, 1901-1902; cfr. vol. I, p. 54.

(47) A. JEANNERET, *La pêche et les pêcheurs du Lac de Neuchâtel*, Tesi presentata alla Fac. di Lettere dell'Univ. di Neuchâtel, 1967.

(48) L. BLONDEL, *op. cit.* nella nota 7; cfr. pp. 20-23.

(49) W. DEONNA, *Les nautae du lac Léman*, in «Indicateur d'antiquités suisses», Zurigo, 1926, XXVII (1925), pp. 136-153. *Nautae*, ossia marinai commercianti in proprio, che trasportavano sul loro caratteristici battelli legname, vino, pietrame, ceramiche e passeggeri.

(50) «Les nouveaux quartiers sont pris sur l'eau et construits sur des digues ou des terrains remblayés... Tout le mouvement commercial... s'établit près du lac» (L. BLONDEL, *op. cit.* nella nota 7; cfr. p. 45).

Ciononostante, l'incremento demografico e topografico rimase modesto fino al secolo attuale, allorché intervennero nuovi fattori di sviluppo. Così nel 1711, ad es., la città, da tempo potentemente fortificata, comprendeva una parte assai estesa attorno al nucleo romano e una minore, formatasi tra i secoli X e XIV al di là del ponte sul Rodano; gli abitanti erano appena 18.500. Già si manifestava, però, la tendenza ad uno sviluppo topografico lungo le due sponde del lago. Essa ebbe modo di concretarsi in pieno intorno alla metà del secolo scorso, allorché si abbatterono le ampie e poderose fortificazioni e si avvertì la necessità di disporre di nuove aree edificabili in prossimità del centro cittadino: si riempirono allora con terrapieni (come del resto si era fatto in precedenza, sia pure in misura minore) alcuni tratti costieri poco profondi, si costruirono nuovi quartieri lungo le due sponde del lago, che furono poi arricchite di ampi giardini e di piccoli approdi turistici (51). La spinta a tale sviluppo, sia demografico, sia topografico, che si è poi ampliato nel secolo attuale, venne dal nuovo ruolo, decisamente internazionale, che Ginevra, a poco a poco, aveva nel frattempo assunto, sempre in base ai motivi sopra accennati (52). Vi contribuirono la facilità

(51) Nel 1915 il Blondel calcolava che in più punti i riempimenti avessero fatto progredire la linea di costa, ai danni del lago, di oltre 100 metri e valutava la superficie così acquisita in oltre 240.000 mq (L. BLONDEL, *La rade de Genève à travers les siècles*, in «La Semaine Littéraire», Ginevra, n. 1107, 20 marzo 1915, pp. 135-136, con carta dei riempimenti effettuati a Ginevra tra il XIII e il XX secolo).

Tali sistemazioni interessarono anche il vecchio porto mercantile, che nel secolo scorso e all'inizio dell'attuale accolse un intenso traffico (20-30 mila t, in media, all'anno) di grano, legname, pietre da costruzione, calce, cemento, sabbia, cereali, combustibili, ecc. Tale traffico era svolto da un'apposita flotta, assai eterogenea e costituita anche da velieri, che agiva a fianco di quella destinata al trasporto viaggiatori (e formata, a sua volta, da più di 20 unità, oltre alle famose *mouettes* riservate al traghetto dei passeggeri nella rada). Per altri particolari si rimanda all'interessantissimo volumetto di E. BARDE, *Le port de Genève. Étude historique, économique et descriptive (avec un plan de 1834)*, Ginevra, 1911, pp. 96, nonché alla pregevole raccolta di fotografie, opportunamente commentate, di P. BERTRAND e C. BERGHOLZ, *Genève, hier et aujourd'hui*, Ginevra, 1962, pp. 109 (cfr. pp. 12, 16, 19, 90, 91), e alle brevi, ma acute osservazioni di J. FRÜH, *op. cit.* nella nota 11 (cfr. p. 353 e fig. 111).

(52) E' appena il caso di ricordare i numerosi enti internazionali che vi sono sorti, dalla Lega delle Nazioni alla Croce Rossa, dalla Sezione europea dell'O.N.U. all'Ufficio Internazionale del Lavoro, dall'Unione Internazionale delle Telecomunicazioni all'Organizzazione Mondiale della Sanità, dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale al Centro Europeo di Ricerche Nucleari. E' interessante notare come le persone che vivono di tali attività ammontino a circa 12.000 (di cui 3500 svizzeri) e come la maggior parte delle sedi di tali enti sia concentrata in un ameno

delle comunicazioni e il loro continuo potenziamento, la bellezza dei dintorni, l'indole seria e liberale degli abitanti (per cui Ginevra fu definita giustamente città-rifugio degli oppressi), il carattere neutrale del suo ambiente, la presenza di scuole e di istituzioni scientifiche famose (dalle scuole primarie e secondarie, pubbliche e private, agli istituti linguistici, pedagogici e universitari, alle scuole di specializzazione, ecc.), la particolare posizione doganale (Ginevra si trova in una zona di contatto fra la C.E.E. e l'E.F.T.A. e gode inoltre, da tempo, delle facilitazioni di un'estesa zona franca) (53). La città divenne un centro cosmopolita, con più funzioni (culturale, politica, finanziaria, commerciale, industriale e turistica), divenne un centro di immigrazione (ha ormai raggiunto e superato i 170.000 ab., oltre un quarto dei quali stranieri) e di migrazioni quotidiane (i pendolari svizzeri e i frontalieri che ogni giorno vi si recano a lavorare o a studiare dalla vicina Francia ammontano a diverse migliaia) (54), e vide, di conseguenza, potenziarsi al massimo l'antico ruolo di nodo di comunicazioni (55) e mutare alquanto il proprio aspetto

quartiere periferico in riva al lago, sulla strada per Losanna. Come è noto, Ginevra viene scelta periodicamente per importantissime conferenze politiche internazionali e ha dato il nome a trattati e convenzioni ivi conclusi.

(53) E. BOLLIGER, *Die Zollgrenze der Schweiz*, Berna, 1970, pp. 85; cfr. *Die Genfer Freizonen*, pp. 79-83.

(54) M. NOGUEIRA ed altri, *Matériaux pour la détermination de la région polarisée par Genève*, in «Le Globe», Ginevra, 1966, pp. 95-106; S. RIMBERT, *L'attraction de Genève. Quelques aspects fonctionnels d'une ville frontalière et internationale*, in «Regio Basiliensis», Basilea, 1966, pp. 41-63. Si vedano anche: Ch. AUBERT, *Genève et la frontière*, nel vol. *Genève. Le Pays et les hommes. Études géographiques*, Ginevra, 1948, pp. 476; cfr. pp. 243-270; H. M. HAGMANN, *Les travailleurs étrangers chance et tourment de la Suisse*, Losanna, 1966, pp. 166; cfr. p. 56. E' da notare come Ginevra provveda da tempo al proprio fabbisogno energetico utilizzando, con una centrale elettrica, il salto esistente all'uscita del Rodano dal lago; anche a Thun si verifica un fatto del genere.

Si tenga presente, tuttavia, che quella industriale è soltanto una delle funzioni geoeconomiche di Ginevra e che essa inoltre, vuoi per una certa «insularità» del territorio ginevrino, vuoi per il sempre crescente sviluppo industriale e finanziario di Zurigo e Basilea e anche per altri motivi, attraversa un periodo di apprezzabile ridimensionamento (Cl. RAFFESTIN, *Genève, essai de géographie industrielle*, Ginevra, S. Amand-Montrond, Bussière, 1968, pp. 350; ID., *Les mutations de l'industrie genevoise*, in «Rev. de Géogr. de Lyon», Lione, 1971, pp. 317-325).

(55) L'aeroporto di Ginevra, ad es., è attualmente il secondo della Svizzera e uno dei più importanti d'Europa; notevoli sono pure il traffico ferroviario, quello automobilistico (anche attraverso la nuova autostrada per Losanna) e quello lacustre. Si vedano, tra l'altro: J.-F. ROUILLER, *Origine et développement des voies de communication genevoises*, nel vol. *Genève*, ecc., cit. nella nota 54 (cfr. pp. 347-412);

esteriore (Ginevra è oggi una città di giardini, di banche, di istituti, di enti, di ville e di alberghi) e gli antichi legami con il lago. Il Lemano non è certo più quella via di comunicazione che contribuì al sorgere e allo svilupparsi della città: eppure anche la moderna Ginevra — è stato detto — « ne peut s'expliquer sans le lac ». E' il lago, infatti, che con il suo *charme* ha influito sullo sviluppo di buona parte dei nuovi estesi quartieri residenziali, nei quali si è riversata, nel decennio 1960-70, una parte della stessa popolazione ginevrina, sull'aumento e la distribuzione della popolazione nell'ambito della « Grande Ginevra » (che conta ormai più di 320.000 ab.), sull'incremento del turismo (56); è il lago che contribuisce ogni anno ad incrementare il già alto numero dei turisti; è il lago che ha creato il mito del cosiddetto « lemanismo » (57). Più che per la pesca e il trasporto di merci, esso è solcato soprattutto dai battelli da diporto della « Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman » e da quelli adibiti al trasporto delle persone da una riva all'altra: i moli di attracco sono pertanto numerosissimi su ambedue le rive, lungo le spiagge, le passeggiate e i parchi. D'estate il traffico è intensissimo, anche perché numerosi sono coloro che praticano vari sport nautici, dallo sci alla vela. Si può calcolare che circa i due terzi del movimento passeggeri di tutto il Lemano (1 milione e mezzo all'anno, in media, di persone trasportate da una flotta di 19 battelli, in gran parte a ruote) faccia capo a Ginevra.

M. BARINO, *Ginevra ha già l'aeroporto del futuro*, in « Le Vie d'It. e del Mondo », Milano, 1968, pp. 883-884.

(56) M. NICOLE, *Genève, centre touristique européen*, nel vol. *Genève, ecc., cit.* nella nota 54; cfr. pp. 413-422. Come è noto, l'industria alberghiera ginevrina supera quella di tutte le altre città svizzere, sia per numero di letti (oltre 10.000), sia per numero di arrivi (circa 900.000 in media all'anno, soprattutto di stranieri), sia infine per numero di pernottamenti (oltre 2 milioni) (cfr. *op. cit.* nella nota 4, p. 205). Questi ultimi sono numerosi anche d'inverno, a causa del carattere internazionale assunto dalla città (numerosissime sono, tra l'altro, le manifestazioni culturali, sportive, commerciali, ecc., che costituiscono motivi di attrazione internazionale).

(57) « On comprend alors ce que représente, dans la latinité, le *lemanisme*, et ce qu'il doit être. On comprend pourquoi le Léman et Genève se rattachent à cet ensemble de pays et de cités, à la fois alpestres et lacustres: Annecy et son lac, Orta et le Crusio [sic], Locarno et le Verbano, Lugano e le Ceresio, Côme, Bellagio, et, plus au-delà, les lacs de l'Engadine et le sauvage lac de Garde. Genève, capitale du Léman, est, par son architecture et son paysage, un relai entre l'Italie et la France » (G. DE REYNOLD, *Cités et Pays suisses*, 1, Losanna, 1964, pp. 192; cfr. p. 35).

Losanna, come ho già ricordato, è diventata (o ridiventata) un centro di lago solo recentemente. E' una tipica città-cascata (a 300 m circa ammonta il dislivello tra la parte più bassa e quella più alta), che deve il proprio sviluppo alla sua magnifica posizione e alle favorevoli condizioni climatiche (58): è diventata così, in breve, un rinomato centro di soggiorno (e/o di cura) per stranieri (70 alberghi e pensioni con quasi 5000 letti, oltre alle numerosissime ville private) e di educazione. E se, successivamente, ha fatto la sua comparsa anche la componente industriale, a causa delle favorevoli condizioni geografiche nel settore delle vie di comunicazione e delle necessità dell'agglomerazione, gli stabilimenti più importanti sono stati sospinti verso la periferia settentrionale, onde non privare la città delle sue prerogative (essa è stata scelta come luogo di residenza o di studio da svariate migliaia di stranieri), e al tempo stesso utilizzare le uniche aree pianeggianti dei dintorni (59). L'espansione topografica (che ha fatto traboccare la città nei comuni rivieraschi vicini) è stata seguita, naturalmente, da quella demografica: da 17.000 ab. nel 1850 Losanna è infatti salita a 65.000 nel 1910 e a quasi 140.000 (200.000 in cifra tonda, con i sobborghi) nel 1970. Il lago, pertanto, ha influito su Losanna solo di recente (in passato Ouchy, l'attuale quartiere del porto, fu un modestissimo scalo per il commercio del vino locale); e già, peraltro, si è avvertita la necessità di riempirne un piccolo tratto lungo la costa, onde costruirvi un *quai* e una parte del porto, e si progettano altri riempimenti. La « corsa al lago » ha comunque creato problemi urbanistici vari, cui si è parzialmente ovviato, come altrove del resto, con

(58) Si veda, al riguardo, la chiara ed esauriente descrizione fattane da C. BIERMANN (*op. cit.* nella nota 9; cfr. pp. 132-134), che mette in risalto in modo netto ed inequivocabile l'influenza mitigatrice del lago. Si tenga presente che Losanna fa parte della cosiddetta Riviera del Lemano, che ha nei vicini centri di Montreux e di Vevey le sue località più famose e che proprio alla mitezza del clima è dovuto il rigoglio della vegetazione in genere e dei vigneti dei dintorni in particolare.

(59) V., tra l'altro: C. BIERMANN, *op. cit.* nella nota 9, pp. 131-133; GROUPE D'ÉTUDES DE LA RÉGION LAUSANNOISE, *La région lausannoise de Lutry à Morges*, « Cahiers de l'aménagement régional », n. 2, Losanna, 1966, pp. 181 (cfr. pp. 36-37, 42-49, ecc.); E. L. PAILLARD, *op. cit.* nella nota 10, testo. A Losanna risiedono attualmente oltre 32.000 stranieri, pari al 24% della popolazione attuale. La zona industriale settentrionale è divenuta il nuovo ganglio delle vie di comunicazione della regione.

la costruzione di scalinate, di strade a tornanti, di funicolari, di ponti e con il riempimento di vallecicole; essa ha pure influito sulla differenziazione dei quartieri geografici. Significativo è il fatto che il porticciolo sia uno scalo esclusivamente turistico.

Anche Locarno si è notevolmente trasformata: il commercio, che aveva contribuito alla sua origine, essendo la cittadina, praticamente, il punto di trasbordo dei traffici terrestri e lacustri, costituisce tuttora una delle sue funzioni (60). Non l'unica, però, poiché negli ultimi decenni ne ha acquisita un'altra, quella cioè di città di riposo e di cura e quindi di centro turistico prevalentemente di soggiorno (61). Esposta a mezzogiorno e situata ai piedi di monti alti da 1500 a 2000 m, che la riparano dai freddi venti del nord, e posta sulle rive di un lago, gode infatti di un clima molto mite, che nell'area circostante consente non solo la viticoltura, ma addirittura lo sviluppo di una vegetazione subtropicale (62).

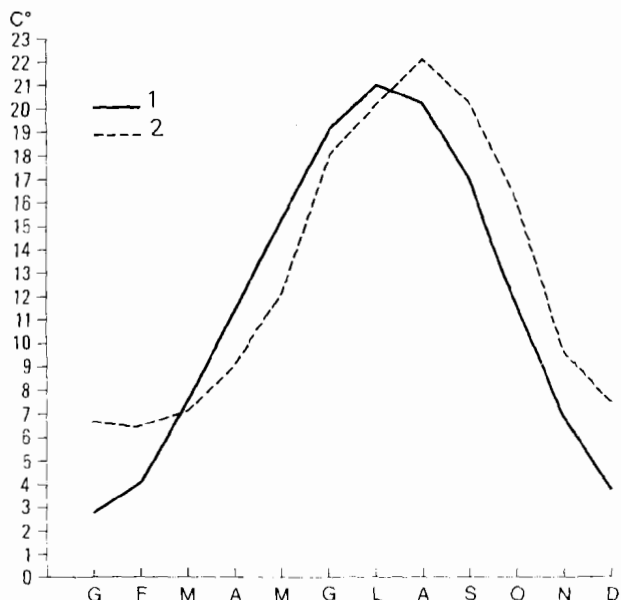
Tale trasformazione ha assunto proporzioni vistose specie dopo la seconda guerra mondiale, anche in seguito alle facilitazioni di viaggio concesse dalle autorità elvetiche agli ultrasassan-

(60) Cfr. A. CRIVELLI, *Atlante preistorico e storico della Svizzera italiana*, Bellinzona, 1943, pp. 111 e segg. Nel Medioevo il porto di Locarno a causa della sua importanza venne addirittura fortificato. Sulle caratteristiche del commercio all'inizio di questo secolo, si veda la voce *Locarno* nel *Dictionnaire Géographique de la Suisse*, a cura di C. KNAPP, M. BOREL e V. ATTINGER, Neuchâtel, 1905, dalla quale risulta chiaramente l'importanza regionale del mercato di Locarno. Il commercio si svolgeva tramite i battelli a vapore, la ferrovia e le strade delle quattro valli (Centovalli, Onsernone, Maggia, Verzasca) che fanno capo alla città.

(61) L'industria alberghiera mosse i primi passi, per la verità, sul finire del secolo scorso, dopo la costruzione della ferrovia per Bellinzona (1874), che toglieva definitivamente Locarno dal suo isolamento, e in concomitanza con lo sviluppo di altri centri del Lago Maggiore, come Stresa, Intra, Pallanza (A. GALLI, *Notizie sul Cantone Ticino*, Bellinzona, 1937, III). Solo in questo secolo, però, e soprattutto negli ultimi tempi, si è sviluppata in modo ragguardevole raggiungendo ormai (1970) il traguardo di un centinaio di alberghi, molti dei quali di lusso, con quasi 4000 letti, cui sono da aggiungere circa 5000 letti presso datori d'alloggio privati e numerosi campeggi (per altri particolari si veda ASSOCIAZIONE PRO LOCARNO E DINTORNI, *Relazione 1970*, Locarno, 1971, pp. 52). Notevoli le analogie che Locarno presenta con Rapallo (cfr. E. SCHLIEFER, *Viareggio. Die geographischen Auswirkungen des Fremdenverkehrs auf die Seebäder der nordtoskanischen Küste*, «Marburger Geogr. Studien», 32, Marburgo, 1968, pp. 196; cfr. pp. 158-159).

(62) La temperatura media annua è di 11°8, quella di gennaio di 2°8, quella di luglio di 21°; la durata media annua dell'insolazione è di 2286 ore (la più elevata della Svizzera). D'estate, tra le 10 e le 15, soffia una benefica brezza di lago. L'acqua del lago ha una temperatura di 22°-27° in luglio, di 22°-25° in agosto, di 18°-20° in settembre e di 6°-8° in gennaio-febbraio; il lago esercita in ogni periodo dell'anno una funzione termoregolatrice notevole.

DI ALCUNI CENTRI LACUALI ITALIANI E SVIZZERI



TEMPERATURE MEDIE MENSILI A LOCARNO (1901-1950).

1, dell'aria; 2, del lago (alla superficie).

tenni, facilitazioni che consentirono loro di spostarsi con poca spesa nei periodi più rigidi dell'anno dalla Svizzera settentrionale a Locarno, ove finirono poi con lo stabilirsi definitivamente. Tale « corsa al sole », vera *Drang nach Süden*, ha avuto però anche un altro aspetto: essa infatti ha interessato pure numerose giovani famiglie, soprattutto tedesche, che hanno acquistato, a Locarno, singolarmente o in comune, quale seconda residenza, un appartamento o un villino, ove si recano a turno i membri della stessa famiglia o di più famiglie (63). Tutt'altro che trascurabile è, infine, lo sviluppo delle cliniche e delle case di cura, favorito dal carattere tranquillo e silenzioso della città.

(63) E' questo un fenomeno ormai tipico di molte regioni e che è stato segnalato, ad es., per i centri italiani del turismo invernale in genere, da U. BONAPACE (*Il turismo della neve in Italia e i suoi aspetti geografici*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1968, pp. 157-186 e 322-359; cfr. p. 351, nota 48), e per Siusi in particolare da I. LUZZANA CARACI (*Gli altipiani di Castelrotto nel quadro del turismo altoatesino*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1969, pp. 276-297; cfr. p. 295).

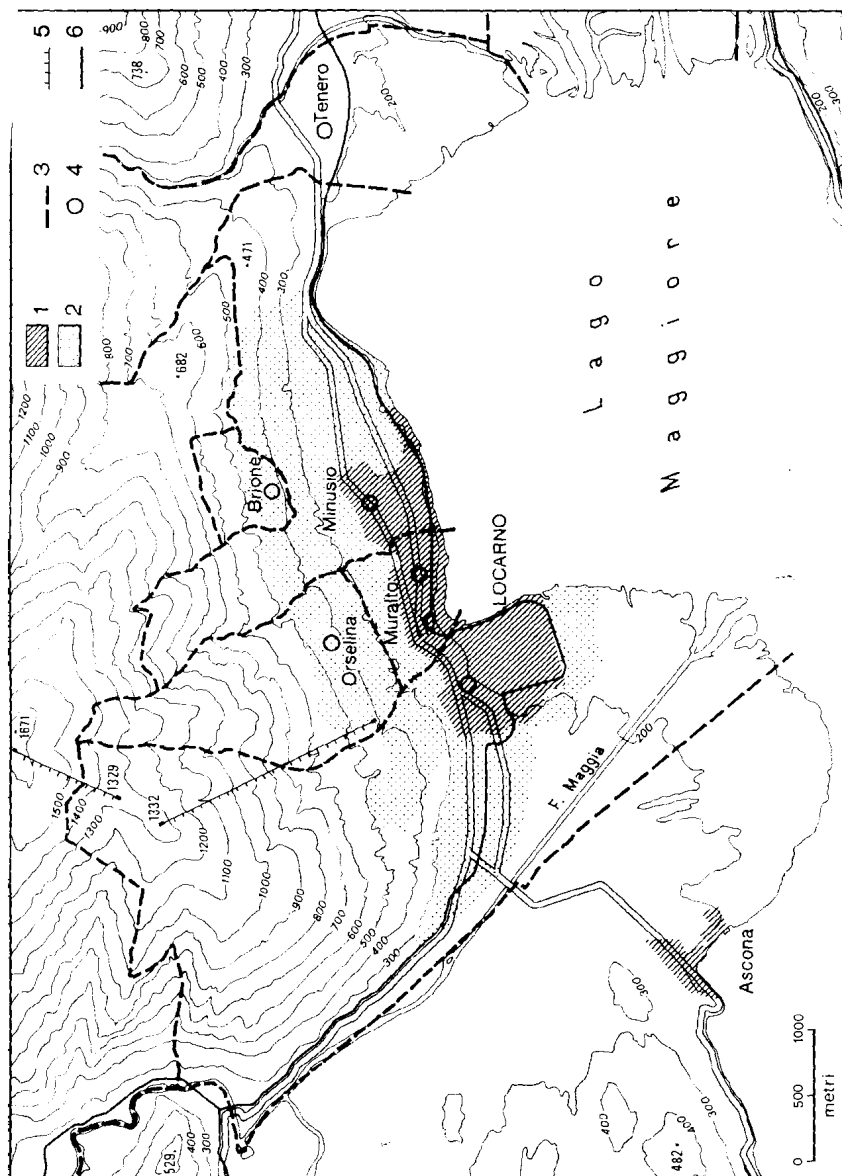
Tutto ciò ha determinato un aumento sensibile della popolazione (che oggi è il triplo di quella dell'inizio del secolo) (64) e un ampliamento notevolissimo della città, che si è ingrandita sia lungo le rive, sia soprattutto sulle pendici sovrastanti spingendosi dai 210 m del lago fino ai 400 m e oltre, anche nel territorio di altri comuni (alcuni di questi hanno ora, addirittura, il loro municipio nell'area urbana di Locarno) (65); pure la « zona funzionale » della città si è allargata, soprattutto in direzione di Ascona e di Brissago (66). Anche l'industria si è sviluppata: si tratta, naturalmente, di piccoli stabilimenti di industrie leggere, che occupano, per la metà circa degli addetti, dei frontalieri italiani. Questi, che ammontano ad alcune centinaia, giungono, per lo più con mezzi propri o con autopulman forniti dalla ditta presso cui lavorano, dalle valli italiane confinanti, tra cui in primo luogo la Val Vigezzo (67). Il valore dei terreni edificabili è, in conseguenza di tutto ciò, aumentato vertiginosamente; numerose e molto attive sono le agenzie immobiliari. Naturalmente sono state potenziate al massimo le possibilità di svago per i turisti, le quali attualmente

(64) A tale aumento hanno validamente contribuito anche immigrati italiani occupati nell'attività alberghiera, nel commercio, nell'edilizia e in qualche altra industria. Nel 1970 solo il 59% dei domiciliati nell'agglomerato di Locarno (comprendente i comuni di Locarno, Muralto, Orselina, Minusio e Brione sopra Minusio) era costituito da ticinesi, mentre il 23% era formato da confederati e il 18% da stranieri, soprattutto da italiani, e poi da tedeschi, da spagnoli, da francesi, ecc. (UFFICIO CANTONALE DI STATISTICA, *La popolazione del Cantone Ticino nel 1970*, Bellinzona, 1971, pp. 64).

(65) Da notare come l'insediamento residenziale moderno, pressoché esaurite con costruzioni a più piani, spesso riservate a edifici pubblici, le aree pianeggianti del lato sinistro del delta del fiume Maggia (rese edificabili all'inizio di questo secolo con un'apposita opera di bonifica e canalizzazione), si sia diretto, assumendo una caratteristica struttura lassa a gradinata, verso le sovrastanti pendici (ancora più favorite dal punto di vista climatico), ricalcando così, in certo modo, la struttura dell'antico insediamento rurale sparso tipico dei versanti soleggiati ticinesi, che ancora sussiste, ad es., un po' più a est, in direzione di Bellinzona. Questi nuovi quartieri sono collegati al vecchio centro da scalinate, da strade a tornanti e da una funicolare; qua e là includono tratti residui di bosco e solchi profondi incisi da ripidi torrenti.

(66) P. H. A. WYDLER, *La struttura funzionale del Canton Ticino (I luoghi centrali e le loro zone funzionali complessive)*, Zurigo-Bolzano, 1952, pp. 95; cfr. pp. 63-65.

(67) Si vedano: DIPARTIMENTO DELL'ECONOMIA PUBBLICA, UFFICIO DELLE RICERCHE ECONOMICHE, *I lavoratori frontalieri nell'economia ticinese*, Bellinzona, 1965, pp. 53; cfr. pp. 40 e 52; ID., *Il settore industriale ticinese*, s.l., 1968, pp. 181; A. GREGO, *La Valle Vigezzo. Aspetti geografici*, Novara, 1967, pp. 158; cfr. p. 132.



LA «GRANDE LOCARNO».

1, aree a struttura compatta; 2, aree, più recenti, a struttura lassa; 3, limiti comunali; 4, sedi municipali; 5, funicolari; 6, ferrovie.

comprendono passeggiate lungo il lago, escursioni automobilistiche sui monti del retroterra, gite in battello o in ferrovia (68), regate veliche, sci acquatico, canottaggio, pesca sportiva, bagni di sole al lido, bagni in piscine riscaldate, sport invernali, golf, tennis, equitazione, manifestazioni floreali, concerti, festival cinematografici, sale da gioco e attrazioni varie, visite al Santuario, ecc.; e così pure sono aumentati i negozi per la vendita ai forestieri di oggetti pregiati e di oggetti-ricordo di ogni tipo e i ristoranti di qualità (69). Ad ogni modo il turismo, che è qui soprattutto quello tradizionale di soggiorno, in buona parte di *élite* (e che registra oltre 1 milione di pernottamenti, di cui un terzo in alloggi privati), pur contribuendo notevolmente a potenziare l'economia della città, non dà luogo, come altrove, a quel fenomeno che va sotto il nome di « monocultura turistica ».

Il lago, che in passato ebbe una certa importanza per i commerci e la pesca (e che attualmente non si spinge più fino alla piazza centrale della vecchia Locarno), esercita oggi un influsso indiretto (climatico e paesaggistico) sulla città: quello diretto è limitato alla navigazione turistica, alla pesca sportiva, ecc., e in funzione di tali attività agiscono sia il porticciolo e l'imbarcadere sia un piccolo cantiere navale (70).

(68) L'importanza del turismo (che è prevalentemente estivo) sul movimento passeggeri allo scalo di Locarno è facilmente desumibile dai dati relativi a tale scalo, gentilmente forniti dalla società governativa che gestisce la navigazione sul Lago Maggiore: oltre il 90% dei 250.000 viaggiatori che in media vengono imbarcati e sbarcati a Locarno ogni anno sono trasportati dai battelli della società nei mesi da aprile a ottobre, con massimi nei mesi di luglio e agosto. La chiara funzione turistica della ferrovia secondaria internazionale Locarno-Domodossola è già stata lumeggiata da C. DELLA VALLE (*op. cit.* nella nota 5; cfr. p. 324).

(69) Per altri particolari in merito alle caratteristiche del turismo a Locarno e dintorni, si rimanda all'ottimo e documentatissimo studio del DIPARTIMENTO DELL'ECONOMIA PUBBLICA DEL CANTON TICINO, UFFICIO DELLE RICERCHE ECONOMICHE, *Il turismo nel Canton Ticino*, Bellinzona, 1968, pp. 78 (cfr. pp. 31-35, 46, 48-49 e 51-53), nonché al fascicolo *Journal des voyages*, Locarno, s.d., pp. 60.

(70) Il Boesch ha così ben sintetizzato le trasformazioni di Locarno: « Serré entre les montagnes, aux pentes raides et le delta sauvage de la Maggia, l'ancien Locarno jouissait d'une position défensive privilégiée et, de plus, il contrôlait les voies commerciales des cols des Alpes vers l'Italie par la rive nord du lac Majeur. C'était aussi le point de départ des routes du val Maggia, du Centovalli et d'autres. La canalisation de la Maggia au siècle dernier a permis l'extension de la ville au sud, dans le Quartiere Nuovo au plan régulier. Les fonctions de la ville d'autrefois ont perdu leur importance sauf celle de centre régional du territoire de la Maggia; mais le facteur nouveau de position a suscité de nouvelles obligations et du coup de nouvelles prétentions » (H. BOESCH, *Sur la géographie de la ville suisse*, nel vol. di H. BOESCH e P. HOFER *cit.* nella nota 5, p. 158).

Una situazione sostanzialmente analoga si è verificata anche a Lugano, ove le premesse per una radicale trasformazione delle funzioni preminenti della città vennero poste negli ultimi decenni del secolo scorso. A tale periodo risale, infatti, la costruzione e l'attivazione della ferrovia del Gottardo, cui è legato lo sviluppo recente di Lugano e dintorni. Tale linea consentì il rapido superamento, anche invernale, delle Alpi e mise quindi in diretto contatto i confederati dei cantoni transalpini e i tedeschi con una località climaticamente favorita e inserita, per di più, in un paesaggio stupendo (71); essa, inoltre, migliorando le comunicazioni con Milano e la Lombardia, favorì pure l'afflusso di italiani. Così, a poco a poco, l'antico borgo rurale e commerciale si trasformò in un centro turistico, di soggiorno e di cura, con la conseguente esaltazione di attività collaterali (artigianato e piccola industria, edilizia, commercio al minuto, attività ospedaliera in senso lato, ecc.) (72).

Si è avuto pertanto, anche qui, un sensibile aumento della

(71) Il clima di Lugano è sostanzialmente analogo a quello di Locarno, come analoga è, in fondo, la posizione geografica della città (sponda settentrionale di un lago prealpino) e, in parte, la sua situazione topografica. Anche la temperatura invernale ed estiva delle acque del lago è all'incirca uguale a quella delle acque del Lago Maggiore, all'altezza di Locarno, e sostanzialmente simile è quindi l'azione termoregolatrice che il lago esercita sul clima. Ciò da un lato fa sì che, accanto ad elementi propri della vegetazione subalpina, trovino un ambiente adatto anche elementi tipici della vegetazione subtropicale, determinando un insieme floristico originale e suggestivo, caratterizzato dalla presenza di rododendri, cipressi, azalee, glicini, ginestre, magnolie, camelie, mimose, palme, agavi, faggi, platani, castagni, pini, querce, allori, ecc., e dall'altro che la città sia considerata un'ottima stazione di cura ad azione sedativa, particolarmente indicata per persone anziane e convalescenti.

(72) Già nei secoli XVII e XVIII esisteva a Lugano una forma embrionale di attrezzatura alberghiera (v. *Il turismo nel Canton Ticino*, cit. nella nota 69, pp. 20-22); fu solo, però, sul finire del XIX secolo che essa assunse caratteristiche moderne e notevole ampiezza, sicché nel 1904 si avevano già 27 alberghi, con quasi 1700 letti, che nel 1910 salirono a 63, con 3700 letti (*ibid.*, pp. 25-26). Successivamente si è avuto un incremento notevole: nel 1970 si raggiunsero infatti, nell'ambito della «Grande Lugano» (ossia della città e degli immediati dintorni), i 185 alberghi, con oltre 9000 letti, frequentati da quasi 400.000 turisti, per oltre due terzi costituiti da stranieri (tedeschi, italiani, inglesi, ecc.). Naturalmente, la maggiore concentrazione di alberghi si ha lungo le rive del lago, sia nell'ambito della vecchia Lugano, sia nel più recente quartiere di Paradiso. Da notare che esistono anche circa 1500 appartamenti con circa 5000 letti (pari ad un terzo del totale del Canton Ticino), che ogni anno vengono messi a disposizione dei turisti da parte di proprietari di case a più appartamenti, e oltre 800 letti disponibili presso quasi 200 affittacamere. I pernottamenti annui sono ormai, in media, superiori a 1.400.000.

popolazione (dovuto all'afflusso sia di persone che hanno ultimato altrove il loro ciclo lavorativo, sia di lavoratori, per lo più del settore terziario, in parte italiani, in parte di altri cantoni svizzeri) e una notevole dilatazione della città lungo le rive del lago e le sovrastanti alture, anche nel territorio di altri comuni (73), un incremento del numero dei frontalieri italiani, impiegati nelle attività locali, nonché un forte sviluppo delle attività bancarie e immobiliari (74) e un considerevole aumento del valore dei terreni edificabili (particolarmente richiesti, per la costruzione di dimore secondarie, dagli italiani). Come, e forse più che a Locarno, notevolissime sono le possibilità di svago per i turisti, quasi tutte legate, in un modo o in un altro, al lago e al paesaggio. Le possibilità di gite, per mezzo di battelli della « Società di Navigazione sul Lago di Lugano e di Vedetta », di funicolari, di ferrovie secondarie anche a cremagliera (75), o di servizi automobilistici, sono praticamente infinite: soltanto una guida ne elenca più di cento. Di notevole importanza è la vicinanza di Campione d'Italia, il caratteristico *enclave* italiano, con la ben nota casa da giuoco.

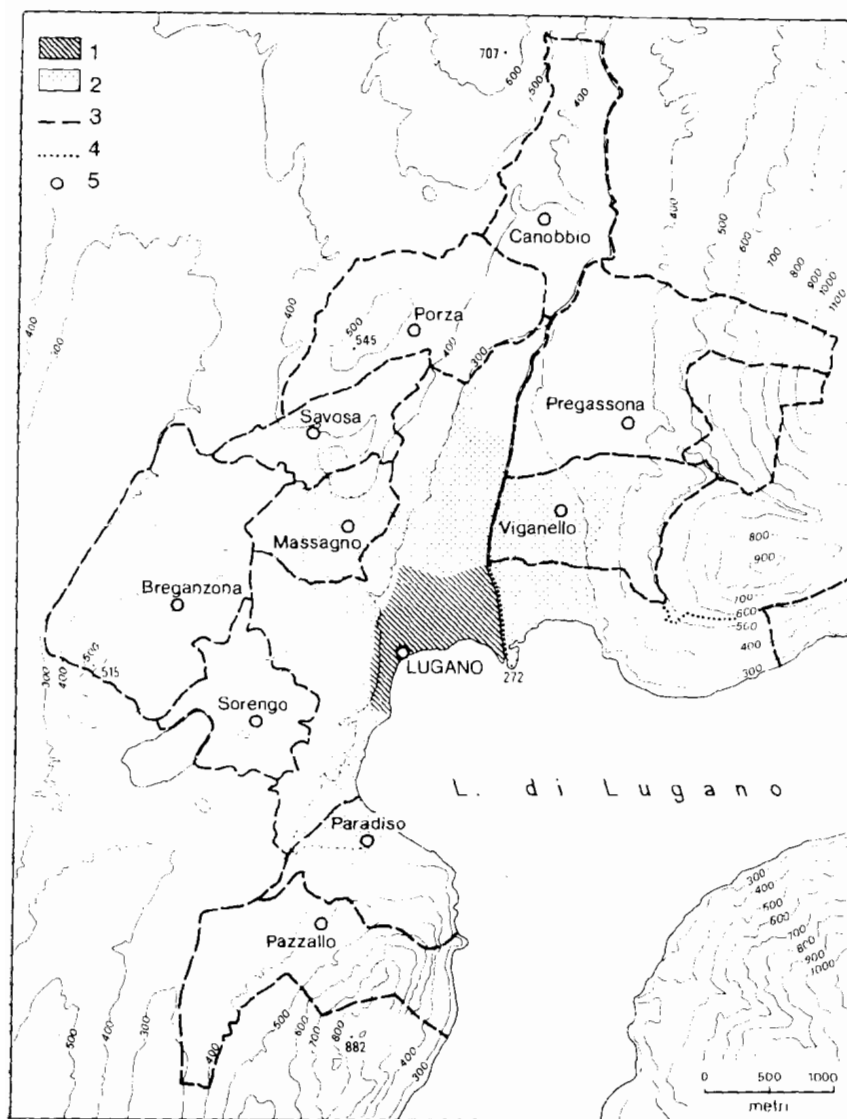
Tra i problemi da risolvere spicca, come a Locarno, quello della riorganizzazione amministrativa, ossia della fusione dei vari comuni che costituiscono l'attuale « Grande Lugano ». Per quanto

(73) La città, occupato tutto il tratto terminale della valle del torrente Casarate, si è estesa in parte, come Locarno, con struttura lassa a gradinata, anche sulle alture circostanti, spingendosi dai 278 m del lago fin oltre i 400 m d'altezza, invadendo numerosi comuni circostanti. Il vecchio porto è stato interrato nel XIX secolo. La « Grande Lugano » comprende oggi, oltre al comune omonimo, anche quelli adiacenti di Paradiso, Soregno, Massagno, Pregassona, Viganello, Castagnola, Pazzallo, Breganzona, Porza, Savosa e Canobbio (quello di Castagnola è stato di recente inglobato nel comune di Lugano) ed ha una forma quanto mai irregolare; gli abitanti, che nel 1957 erano circa 37.000, sono ormai più di 51.000 (1970): di essi, all'incirca come a Locarno, solo il 61% è costituito da ticinesi, mentre il 20% è formato da confederati e il 19% da stranieri. Come a Locarno, i nuovi quartieri sono collegati al vecchio centro con strade a tornanti, gradinate, funicolari.

(74) Le banche assommano ormai ad una dozzina e le gioiellerie-oreficerie-orologerie ad una quarantina; i pendolari italiani ad un migliaio circa. A Lugano hanno sede inoltre ben 13 consolati, numerose scuole private e rinomate cliniche.

I frontalieri italiani, che nel 1964 ammontavano a circa 600 unità, sono ora alcune migliaia: essi lavorano soprattutto nell'edilizia e negli stabilimenti locali (della cui manodopera costituiscono ormai una percentuale altissima).

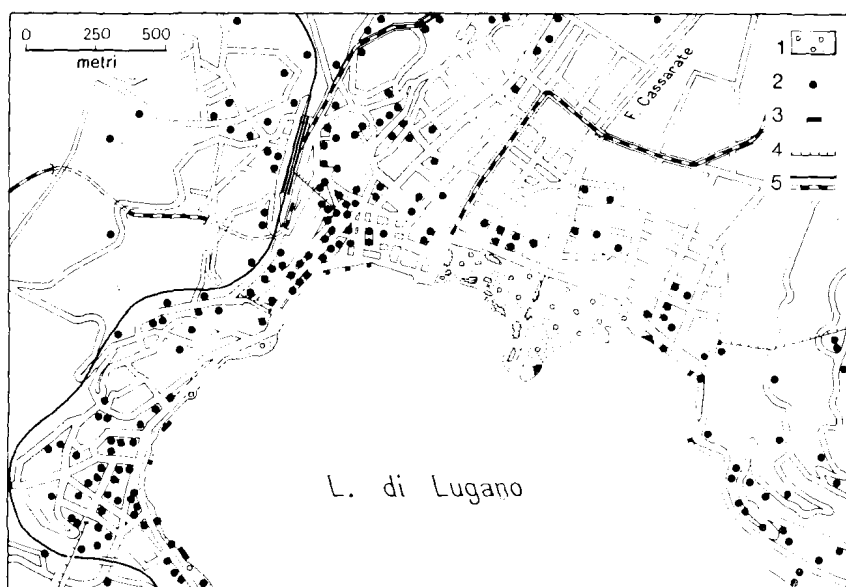
(75) Su tali ferrovie e funicolari, costruite, soprattutto a scopo turistico, tra il 1886 e il 1921, si veda *Il turismo nel Canton Ticino*, cit. nella nota 69, p. 24.



LA « GRANDE LUGANO ».

1, aree a struttura compatta; 2, aree, più recenti, a struttura lassa; 3, limiti comunali; 4, antichi limiti comunali; 5, sedi municipali.

Nei comuni più periferici (cfr. nota 73) la città assume una struttura ancora più lassa di quella indicata con il simbolo 2.



ATTREZZATURE TURISTICHE DELLA ZONA CENTRALE DI LUGANO.

1, parchi e aree di particolare interesse turistico; 2, alberghi; 3, imbarcaderi; 4, funicolari; 5, ferrovie.

si tratti di comuni poco estesi (solo nel Ticino centro-settentrionale si hanno comuni assai ampi), il problema (come a Locarno), è tutt'altro che facile, nonostante che da tempo sia stato posto sul tappeto (76). Ed esso è reso, inoltre, più complicato dal fatto che la popolazione tende sempre più a lasciare il centro cittadino, ove si insediano uffici di ogni genere, per trasferirsi nelle aree periferiche collinari dei comuni circostanti, con tutte le conseguenze che il fenomeno comporta.

Anche qui il lago ha assunto ormai una chiara funzione turistica, in senso lato: quasi tutte le attività che vi si svolgono sono,

(76) Si veda, tra l'altro, l'articolo di A.R. CANTONI, *La Grande Lugano*, in « Riv. Tecn. della Svizzera Italiana », Lugano, 1958, pp. 229-238; nonché la cartina dei comuni del Canton Ticino inserita a p. 10 del vol. *La popolazione del Canton Ticino nel 1970*, cit. nella nota 64.

direttamente o meno, legate al turismo (77). Tra le forme di quest'ultimo non è da dimenticare quello di fine settimana di molti milanesi, destinato ad incrementarsi ulteriormente in seguito al recente miglioramento delle comunicazioni autostradali.

Como ha conservato a lungo, sia pure con alterne vicende, le funzioni originarie, ossia quelle di centro strategico-militare e commerciale. Infatti, fino all'apertura della ferrovia del Gottardo e al conseguente sviluppo di Chiasso, ossia fino alla seconda metà del secolo scorso, la conca in cui sorge è stata, anche per la presenza del lago, un punto d'incontro di direttrici di movimento da nord e da sud, nonché da est e da ovest; inoltre essa è venuta a trovarsi, a più riprese, in una zona di confine particolarmente delicata (78). E ciò anche perché Como sorge, come Lecco e a differenza di Locarno e di Lugano, sull'apice meridionale del proprio lago, ossia nella fascia di transizione tra la regione alpina e la Pianura Padana, per di più a breve distanza da Milano. La città si è pertanto sviluppata ben presto non solo come centro di scambi, ma anche come porto militare per la flotta che i Romani costruirono sul Lago di Como (79). Nessuna meraviglia

(77) Dalle manifestazioni sportive a quelle folcloristiche e alla stessa navigazione; per quanto riguarda quest'ultima, è da notare come gran parte del movimento passeggeri del lago (oltre 1.100.000 all'anno, trasportati da una flotta di 13 battelli) faccia capo a Lugano e dintorni.

(78) La sua felice posizione geografica è stata da tempo sottolineata (per es. da M. F. ANNODIO, nelle sue *Epistulae*, e da M. A. CASSIODORO, nelle sue *Variae*); ad essa, più che al sito, è stato giustamente notato, Como deve la sua origine e il suo sviluppo. In realtà il sito presentava, accanto ad elementi positivi (clima, ecc.), anche elementi negativi (esondazioni del lago e dei suoi immissari locali, paludi, nebbie), che in parte si poterono eliminare con opere di colmamento e di sistemazione idraulica. V. anche: A. CALDERINI, *Como dalle origini alla fine dell'età classica*, nel vol. *Como nei secoli*, a cura della Soc. Stor. Comense, Como, 1951, pp. 152, *passim*; C. CANTU, *Storia della città e diocesi di Como*, Como, 1829, I, pp. 558, *passim*.

(79) Già in età romana esisteva una flotta mercantile per gli scambi con la Rezia (che la forma e l'ampiezza del lago favorivano) e un *Collegium nautarum Comensium* (analogo a quelli, ad es., del Lago di Garda e del Lemano), nonché una flottiglia agli ordini di un *Praefectus classis Comensis*, con compiti di sorveglianza sui barbari attestati lungo il lago (per altri particolari in merito si vedano, tra l'altro: l'eccellente opera di G. C. ZIMOLO, *La navigazione nel Comasco dalle origini ai nostri giorni*, Como, Cam. di Commercio, 1962, pp. 391, *passim*; G. BASERGA, *Intorno al Collegium Nautarum di Como Romana*, in « Riv. Archeol. Como », Como, 1924, fasc. 86-87, pp. 55-63; M. A. BELASIO, *Como-Chiasso conurbazione di frontiera*, in « Mem. Soc. Geogr. Ital. », XXIX, Roma, 1970, pp. 7-207; cfr. pp. 53-61 e note 70, 82, 92). Anche nel Medioevo « gran movimento di merci si svolgeva sul lago e nel porto » (M. ZECCHINELLI, *Il volto storico della città*

quindi che le attrezzature portuali siano state rinnovate più volte nel corso dei secoli — ad es., nel 1225 e nel 1335 (80) e successivamente nel 1858 e nel secolo attuale — e che il centro della città si sia spostato assai per tempo dall'antico *forum* in direzione della parte centrale del « fronte del porto » (81).

Dalla metà del secolo scorso si è avuta una nuova esaltazione della funzione commerciale, legata al potenziamento delle comunicazioni con la Svizzera e alla vicinanza di un posto di frontiera destinato a diventare uno dei più importanti d'Europa, la pressoché totale scomparsa di quella militare (rimasta praticamente intatta per tutto il Medioevo), un considerevole sviluppo di quella industriale, già affermata peraltro nel Medioevo, e di quella turistica.

Il commercio, già imperniato, attraverso il lago, sull'asse dello Spluga, si è spostato sulla linea del San Gottardo e utilizza ora vie terrestri (strada e ferrovia): il porto svolge ormai un traffico mercantile modestissimo e in continua diminuzione (40.000 t nel 1953 e appena 146 t nel 1971), mentre è in ascesa il movimento passeggeri legato al turismo (82). Tale commercio è tuttora sensibilmente legato all'industria tessile, di cui

di Como, in « Arch. Stor. Lombardo », Milano, 1960, pp. 75-85; cfr. p. 85) e la città traeva notevoli entrate dai pedaggi e dai dazi (sul vino, le granaglie, le pietre, il legname, i tessuti, le spezie, ecc.) e aveva una notevole importanza quale porto militare.

(80) Una pittoresca descrizione delle loro caratteristiche e degli accorgimenti di difesa contro le mareggiate e soprattutto contro eventuali, e tutt'altro che rari, attacchi di nemici può leggersi a p. 293 del volume di F. BALLARINI, *Compendio delle croniche della città di Como*, Como, G. A. Turato, 1619; ristampa fotomeccanica, Bologna, Forni, 1968, pp. 335. In tale opera sono ricordati anche numerosi scontri navali. V. anche S. MONTI, *Mura, torri e porti di Como*, Como, 1906, pp. 18. I tipi di navi, mercantili e da guerra, delle varie epoche sono descritti da G. C. ZIMOLO, *op. cit.* nella nota 79 (cfr. pp. 161-169) e i vari porti nella stessa opera (cfr. p. 175).

(81) E. A. GUTKIND, *Urban Development in Southern Europe: Italy and Greece*, in « Intern. History of City Development », Londra, IV, 1969, pp. 642; cfr. pp. 245-247, ove sono riprodotte anche quattro antiche vedute della città dei secoli XV, XVI e XVII, da cui risulta molto evidente la simbiosi città-lago e il progressivo espandersi di Como, con i due sobborghi di Vico e di Coloniola, lungo le due rive del lago, si da assumere l'aspetto, a somiglianza di altre città di lago già esaminate, di una *urbs cancrina*.

(82) In base a dati gentilmente comunicatimi dalla direzione dell'ente governativo competente, circa i due terzi dei 280.000 viaggiatori imbarcati e sbarcati, in media, nel triennio 1968-1970 a Como si riferiscono ai mesi da maggio a settembre. Per i periodi precedenti si vedano G. C. ZIMOLO, *op. cit.* nella nota 79, *passim*, e M. A. BELASIO, *op. cit.* nella stessa nota, p. 170 e note 220 e 221.

L'importanza del turismo sul movimento passeggeri è documentata anche dalla particolare struttura della rinnovata flotta lariana.

si esportano i prodotti e per la quale si importano le materie prime (83). Questo settore industriale, che ha tradizioni assai remote (la lana veniva già intensamente lavorata verso il Mille e la seta a partire dal secolo XVI) e che deve la sua origine, tra l'altro, alla presenza di un corso d'acqua che si getta nel lago proprio in corrispondenza della città, è tuttora molto importante, ma ad esso si sono affiancati quelli meccanico, cartario e poligrafico, del cuoio, del legno. Lo sviluppo industriale di Como è stato sensibile (84), ma non tale da trasformare la città in un grande agglomerato industriale: ciò sia per la mancanza di spazio (che si è dovuto reperire al di fuori della conca, specialmente a sud di essa), sia per la vicinanza di Milano (non darei, come G. Veyret, eccessivo peso alle difficoltà incontrate nella costruzione delle vie di comunicazione) (85).

Anche il turismo, affermatosi nei secoli scorsi per la bellezza dei luoghi e la mitezza del clima in tutta la zona del Lario (86),

(83) Naturalmente la lavorazione della lana e quella della seta sono state sostituite da quelle delle fibre tessili artificiali e sintetiche e dell'abbigliamento. Da notare che prevalgono nettamente le aziende piccole e medie.

(84) Tra i fattori di tale processo evolutivo penso che debbano annoverarsi, oltre alla ricordata ricchezza di acque della conca, anche il tradizionale spirito commerciale dei comaschi, la presenza di mano d'opera abbondante ed esperta, la vicinanza di ricchi mercati (v. anche M. LETOURNEAU, *Le pays de Côme*, in « Acta Geographica », Parigi, 1962, pp. 3-12; cfr. pp. 6-8).

(85) G. Veyret pone infatti Como sullo stesso piano di Chambéry, di Annecy, di Bonneville e di Martigny (G. VEYRET, *Les villes et les Alpes*, nel vol. *Grandes villes et petites villes*, a cura del Centre Nat. de la Recherche Scient., Parigi, 1970, pp. 541-547; cfr. p. 543).

(86) Il clima di Como è « temperato umido a carattere misto continentale marittimo, tipico delle zone subalpine dei grandi laghi, ove la massa delle acque mitiga l'azione delle correnti di aria fredda scendenti dai monti, mentre lo spirare di venti regolari tempera le massime punte del caldo estivo » (M. A. BELASIO, *op. cit.*; cfr. pp. 29-30). La media delle temperature del gennaio è di 1°,7, quella di luglio di 22°,9. L'azione mitigatrice del lago era già stata posta in rilievo da G. GAMBARA nell'articolo *Sul clima di Como*, in « Ann. Uff. Centr. di Meteorol. Ital. », serie II, P. I, 1882, Roma, 1884, pp. 101-149, ove si riportano dati relativi anche alla temperatura dell'acqua del lago. Da notare come Como abbia un clima leggermente più continentale di quello di Locarno e di Lugano. Essa è situata in una conca aperta a nord-ovest e a sud-est ed è più vicina alla Pianura Padana. Il suo clima, comunque, è mite e favorisce la vegetazione mediterranea e l'insediamento umano. Si vedano anche: R. PRACCHI, *La distribuzione della popolazione nel triangolo lariano*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1941, pp. 184-208 (cfr. pp. 185-187 e bibl.); C. DELLA VALLE, *op. cit.* nella nota 5 (cfr. pp. 314-315).

Da poco tempo è in attività il Centro Lariano di Climatologia lacustre, che ha lo scopo di raccogliere ed elaborare i dati relativi al clima di Como e della regione lariana, nonché all'inquinamento delle acque e dell'aria e di dare suggerimenti al

si è sviluppato e trasformato: non è più di *élite* e di soggiorno, ma soprattutto di transito. Ad ogni modo è più disperso, meno concentrato che altrove, e riguarda quasi tutte le coste del lago più che la città vera e propria (87).

Questa, comunque, si è ingrandita notevolmente negli ultimi decenni, sia per lo sviluppo delle industrie, sia per l'incremento dell'edilizia residenziale, in parte pure a carattere turistico. Occupata tutta la conca (e un piccolo tratto del lago, che è stato riempito, anche per ovviare agli inconvenienti causati dall'innalzamento del livello delle acque causato nel 1335 dalla costruzione di un ponte presso Lecco), si è riversata al di fuori di essa in tutte le direzioni consentite dalla morfologia, ossia verso sud (ove Ca-

settore turistico e urbanistico (*E' in attività il Centro Lariano di Climatologia*, in « Rass. dell'Econ. Prov. », Como, 1969, n. 12, pp. 37-38). Come è noto, infatti, l'inquinamento è un problema particolarmente grave nella regione di Como e nello stesso capoluogo: le ripercussioni in campo turistico potrebbero essere gravi. Nella citata rivista sono apparsi sull'argomento numerosi, preoccupati articoli. Mi limiterò a citarne due, ai quali rimando per la relativa problematica e la documentazione fotografica: *In fase d'inquinamento le acque dell'Alto Lario*, 1970, n. 2, pp. 5-14; *Per una presa di coscienza sul problema degli inquinamenti*, 1970, n. 6, pp. 27-30. Si veda anche *Un congresso internazionale di Climatologia lacustre*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1971, pp. 699-700.

(87) Como-Brunate è considerata « stazione di cura, soggiorno e turismo » ed è, con Stresa, una delle maggiori della regione lacustre prealpina italiana. Eppure il turismo, per lo più nazionale, non è la principale risorsa della città: lo dimostra il numero annuo degli arrivi (nel triennio 1969-1971 in base a dati gentilmente forniti dall'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Como, furono in media circa 125.000 all'anno, per tre quinti costituiti da italiani; 148.000 considerando anche Cernobbio, anch'essa stazione di cura, soggiorno e turismo, ma ormai centro satellite di Como), quello delle presenze (278.000; 350.000 con Cernobbio) e quello del numero degli alberghi e pensioni (una quarantina di esercizi con circa 2600 letti, considerando anche i dintorni), e soprattutto il fatto che meno del 10% della popolazione attiva è dedito ad attività connesse con il turismo, di contro al 42% dedito all'industria. Ad ogni modo l'influenza esercitata dal lago e dal paesaggio nello sviluppo delle attrezzature ricettive è documentata dal fatto che i principali alberghi (e i numerosi pensionati per anziani) di Como e di Cernobbio sono situati lungo o presso la riva, oppure (Brunate, ecc.) in punti panoramici delle pendici montuose e collinari. Hanno pure funzione eminentemente turistica la nota funicolare Como-Brunate, inaugurata nel 1894, la cui importanza tende peraltro a diminuire (i viaggiatori trasportati sono scesi, tra il 1961 e il 1971, da oltre 1.410.000 a meno di 800.000), gli impianti sportivi (della Società Canottaggio, del Circolo Motonautico, del Circolo Velico, dell'Aeroclub, del Tennis Club) e balneari (di Villa Olmo e di Geno) del Lungolaro, gli imbarcaderi (cfr. nota 82) e l'idroscalo (v. anche CAM. DI COMMERCIO DI COMO, *Carta nautica del Lago di Como (Làrio)*, Novara, 1970). Si avverte l'urgenza di provvedere alla costruzione di un aeroporto e di eliporti per il trasporto rapido di turisti (E. VENINI, *Obiettivo sul turismo lariano. Aeroporto, eliporti ed attrezzature nautiche*, in « Rass. dell'Econ. Prov. », Como, 1969, n. 3, pp. 5-9).

merlata e Albate sono ormai saldate a Como) e sud-est (verso Lipomo), lungo le rive del lago e verso nord-ovest (ove Monte Olimpino e Ponte Chiasso sono state praticamente raggiunte), oltre che sulle prime pendici dei monti circostanti e, al di là di Villa Olmo, nell'area di Tavernola e Cernobbio (centri separati ormai da Como da un breve tratto di appena un chilometro), fino alla notissima Villa d'Este. Tale espansione topografica è legata all'espansione demografica, connessa, a sua volta, allo sviluppo industriale, più che a quello turistico della città. Tra il 1500 e il 1850 infatti la popolazione oscillò tra i 9000 e i 16.000 ab.; nel 1871 già era salita a 24.000 e nel 1890 a 35.000 ab. Più rapido è stato l'incremento del secolo attuale (57.000 ab. nel 1951 e circa 70.000 nel 1970), in seguito all'afflusso di mano d'opera dalle regioni circostanti e anche dal Mezzogiorno. L'espansione topografica è anche dovuta, però, allo spostamento di molti comaschi nelle aree periferiche collinari, al recente decentramento industriale e allo sviluppo della zona di confine di Ponte Chiasso (88). Oggi la città si estende, pertanto, dai 201 m del lago fin verso i 360 m delle colline sud-orientali, meglio esposte e più riparate; e fin oltre i 700 m, se si prende in considerazione la « Grande Como », che include, a mio avviso, anche i comuni di Cernobbio, Maslianico, Brunate e Lipomo, accogliendo nel complesso oltre 100.000 ab. (89).

Anche qui si è verificata quella espansione topografica della città nel territorio dei comuni circostanti che già si è notata per altre città di lago e che ha portato, a più riprese, alla loro « cattura » da parte del centro urbano. Infatti nel 1884 il comune di Como inglobò quelli di Camerlata e di Monte Olimpino (e così Como divenne comune e città di frontiera), nel 1937 quello di Rebbio e nel 1943 quelli di Albate, Breccia, Camnago Volta e Caviglio (i cui capoluoghi sono oggi dei quartieri di Como); e

(88) Su quest'ultimo argomento v., tra l'altro, G. MUSSIO, *Aspetti geografici della frontiera italo-svizzera nel settore della Lombardia occidentale*, in « Atti XIX Congr. Geogr. Ital., Como, 1964 », fasc. *Escursioni*, I, 1965, pp. 53-68 (cfr. pp. 63-65), e soprattutto il recente studio di M. A. BELASIO, *cit.* nella nota 79, nel quale giustamente e con ampia documentazione si sostiene la tesi, originale, dell'esistenza di una vera e propria conurbazione di frontiera, costituita da Como, Chiasso e alcuni comuni adiacenti.

(89) Per altri particolari in merito v. ancora M. A. BELASIO (*op. cit.* nella nota 79; cfr. pp. 84-96).

non sono da escludere altre annessioni (Cernobbio, Lipomo e Maslianico). Per di più si è avuto l'inserimento della città in un agglomerato urbano internazionale.

Il lago, data la particolare struttura socio-economica che la città ha ormai assunto, non ha qui l'importanza che riveste altrove. Ad ogni modo il significato paesaggistico e turistico in senso lato è da tempo pressoché l'unico, essendo cessati quello militare e di via di comunicazione mercantile.

Il carattere meno suggestivo del paesaggio lecchese, caratterizzato da monti aspri e dirupati, scendenti quasi a picco sul lago (90), e la lunga tradizione artigianale e industriale della regione di Lecco hanno fatto evolvere in senso industriale, anziché in senso turistico (nonostante la mitezza del clima), o in altro senso, questa città, che si differenzia pertanto notevolmente, in questo campo, dagli altri centri di lago esaminati. Le cause di tale sviluppo industriale (basate essenzialmente dapprima sulle risorse minerarie della vicina Valsassina, e poi su quelle idriche della locale valle del Gerenzone e sulla sua posizione geografica) sono state esaurientemente illustrate da C. Della Valle e da A. Riva, alle cui opere si rimanda (91). Qui il lago ha influito moderatamente su tale processo evolutivo, il quale ha peraltro determinato: 1) un aumento della popolazione (salita da meno di 7000 ab. nel 1861 ad oltre 50.000 nel 1970), in seguito all'immigrazione dalle province circostanti e anche dall'Italia meridionale; 2) un ampliamento della città anche lungo le rive, nell'unica direzione possibile e cioè verso sud; 3) l'annessione al comune di Lecco di alcuni comuni circostanti, sul territorio dei quali la città si era espansa (92); 4) il sorgere e lo svilupparsi del pendolarismo.

(90) E talora addirittura pericolosamente incombenti (v. G. GEROSA, *Danni incalcolabili del Monte San Martino alla vita e all'economia di Lecco: una vera iattura cittadina!*, in «Rass. dell'Econ. Prov.», Como, 1969, n. 5, pp. 11-16).

(91) C. DELLA VALLE, *Lecco e il suo territorio. Studio antropogeografico*, «Mem. Soc. Geogr. Ital.», XXI, Roma, 1954, pp. 189; cfr. pp. 77-78, 83 e segg., ecc.; A. RIVA, *Lecco, centro di un'area industriale a crescita spontanea*, in «Atti XIX Congr. Geogr. Ital.», Como, 1964, II, pp. 373-389. V. anche: A. COLEMANN, *The Town of Lecco. Urban Structure and Industrial Location in an Alpine Setting*, in «Geography», Sheffield, 1958, pp. 243-252; C. DELLA VALLE, *op. cit.* nella nota 5, *passim*.

(92) Nel 1923-1924 furono aggregati al comune di Lecco, che si estendeva allora per soli 293 ha, 7 comuni, per un totale di oltre 4000 ha (cfr. C. DELLA VALLE, *op. cit.* nella nota 91, pp. 138-143, e in particolare le cartine della «Grande Lecco» a p. 140 e quella dei rioni di Lecco a p. 141).

Oggi, comunque, il lago ha, per Lecco, un'importanza ancora minore di quella che ebbe in passato, allorché la pesca e la navigazione lo legavano maggiormente alla città. Il movimento di passeggeri che fa capo al suo modestissimo scalo (manca un vero e proprio porto), si aggira sulle 20.000 unità in media all'anno (1969-70) e quello delle merci è inferiore alle 30 t (1971). In passato, invece, come hanno ben documentato C. Della Valle e G. C. Zimolo (93), tale navigazione ebbe una certa rilevanza, anche e soprattutto al tempo dei Romani e nel Medioevo, in campo militare. Quanto alla pesca, se questa si è ridotta di entità per motivi intuibili, è rimasto peraltro in vita, fatto piuttosto strano, il relativo commercio, che oggi si basa essenzialmente su pesce d'importazione.

Pure le funzioni di Lecco hanno subito, pertanto, notevoli mutamenti, anche se di carattere diverso da quello della maggior parte delle altre città di lago esaminate: già nodo stradale fortificato, si è trasformato poi in un vivace centro commerciale e infine in un'attiva città industriale, con numerosi impianti situati proprio nel cuore della città.

Conclusioni. — Le aree circumlacustri considerate hanno sempre costituito, talora fin da epoca remota, delle aree di attrazione per gli insediamenti umani, specie in corrispondenza degli emissari, ove sono sorti centri oggi famosi (94).

Tali centri sono tuttora estremamente vitali e per lo più in fase di sviluppo, anche se sono cambiate le loro funzioni geoeconomiche (che all'origine furono la pesca, il commercio, la difesa) e quindi le attività che vi si svolgono. La bellezza dei luoghi e la mitezza del clima hanno fatto sì che in epoca recente diventassero, quasi tutti, in primo luogo dei centri residenziali e di cura

(93) C. DELLA VALLE, *op. cit.* nella nota 91, pp. 26-29, 105 e 111-113; G. C. ZIMOLO, *op. cit.* nella nota 79, *passim*.

(94) Non si è verificato qui niente di simile a quanto è accaduto invece in altre aree circumlacustri europee ed extraeuropee. Citerò, al riguardo, il caso del Lago di Van (G. BIANCHI, *Coste lacustri di repulsione: il Lago di Van*, in «Atti XX Congr. Geogr. Ital., Roma, 1967», III, pp. 399-404). Da notare come spesso tali città non siano sorte proprio in riva al lago, ma su alture situate nei pressi di un'estremità di un ponte costruito all'imboccatura dell'emissario e come solo successivamente si siano espanse anche sull'altra riva dell'emissario al di là del ponte, raggiungendo quindi il lago.

(anche di portata europea) e poi dei centri turistici in senso lato, dei centri culturali, ecc. L'aumento della popolazione ha successivamente favorito il sorgere e lo svilupparsi delle industrie, in genere assai differenziate, e delle attività finanziarie connesse: gli stabilimenti si sono subito localizzati, però, ad una certa distanza dal lago, sia per la scarsità di aree pianeggianti in prossimità di questo, sia per non turbare il turismo. Spesso, in epoca più recente, si è avuta una ridistribuzione della popolazione fra la città e i dintorni.

In conseguenza di tutto ciò la maggior parte dei centri studiati si è ampliata notevolmente, negli ultimi decenni, non solo lungo le rive del lago, magari con riempimenti parziali di quest'ultimo, ma anche sulle pendici delle colline o dei monti circostanti, ove il soleggiamento è più prolungato e il panorama più suggestivo, invadendo persino il territorio di comuni limitrofi, alcuni dei quali sono stati successivamente inglobati (in molti casi, però, tale annessione è solo nei voti e la città è oggi ripartita amministrativamente in più comuni).

Dal punto di vista strutturale tali centri sono sostanzialmente simili, essendo caratterizzati da una parte antica in corrispondenza dell'emissario o nelle immediate vicinanze di questo, da quartieri commerciali e residenziali più recenti a ridosso di essa e da altri residenziali recentissimi (qualificati e di tipo lasso) lungo le rive e sulle colline; a notevole distanza dal lago sorge, in genere, il quartiere industriale. Il lungolago, per lo più assai ampio, è caratterizzato dalla presenza di giardini (anche con piante esotiche), da porticcioli e pontili per il traffico turistico e da una parte delle poderose attrezzature turistiche (95). Sono frequenti le funicolari, le gradinate, le strade costruite su antichi corsi d'acqua coperti, quelle in forte pendenza e con molti tornanti, ecc.

I rapporti di tali città con i rispettivi laghi sono naturalmente mutati: la pesca ha oggi, per lo più, un'importanza di gran

(95) Si ha quindi un'utilizzazione del *waterfront* naturalmente meno differenziata di quella riscontrabile nei centri marittimi (si veda al riguardo, per es., l'articolo di C. N. FORWARD, *Waterfront Land Use in the six Australian State Capitals*, in « Ann. Ass. of Amer. Geogr. », Washington, 1970, pp. 517-532). In passato il settore del porto (militare o mercantile) ebbe quasi sempre un'importanza preminente o addirittura esclusiva e fu spesso circondato da opere di difesa (v. anche le osservazioni di G. MUSSIO, *op. cit.* nella nota 88; cfr. p. 61).

lunga inferiore a quella di un tempo, anche per il crescente inquinamento delle acque; il trasporto delle merci via lago, che ebbe in passato importanza enorme, poiché contribuiva efficacemente a risolvere un grosso problema, è praticamente cessato; si sono sviluppati invece, e in alcuni casi in modo notevolissimo, la navigazione turistica e gli sport nautici (96). Ma l'uomo è legato oggi a tali laghi soprattutto in modo indiretto, nel senso che esso utilizza in modo concreto, più che in passato, il clima e il panorama che tali laghi creano nella regione in cui sono inseriti.

L'ulteriore sviluppo di tali centri lacuali è condizionato, tra l'altro, dalla morfologia delle regioni circostanti, dall'inquinamento delle acque e dalla necessità di non turbare ulteriormente il paesaggio che sta alla base della loro attuale prosperità. Anche per tali motivi in questi ultimi tempi si è fortemente intensificato lo sviluppo, in senso lato (ma soprattutto turistico), delle zone costiere più o meno limitrofe a tali centri e gravitanti su di essi (97).

SUMMARY. — Areas around lakes in the Italian-Swiss Alpine sector have been since the earliest times attractive areas and centres have risen there and become famous today. As an example, those of Zurich, Lucerna, Thun, Neuchâtel, Lausanne, Biel-Bienne, Geneva, Locarno, Lugano, Como and Lecco are examined in their evolutive proceeding and in their present characteristics.

These towns are still full of vitality, and most of them in an increasing growth, though their functions have quite changed. In the latest times the beauty of these places and their mild climate have caused their turning into residential centres, health-resorts, tourist centres in a wide meaning, into financial, cultural and also industrial centres.

Consequently, their demographic and topographic development has been

(96) Sono mutati, quindi, anche il numero, l'ampiezza, la struttura delle imbarcazioni che solcano il lago. Se oggi dominano in modo assoluto i battelli a motore per il trasporto di persone, in passato si ebbero imbarcazioni a vela di vari tipi, destinate o alla pesca, o al trasporto di merci pesanti, o al trasporto promiscuo di passeggeri e merci alla rinfusa; in taluni periodi e in alcuni laghi (Zurigo, Lucerna, Ginevra, Como, ecc.) furono assai numerose anche le navi da guerra. Da notare che ogni tipo aveva un nome locale (citerò, ad es., i « comballi » del Lario). Assai indicativo al riguardo è quanto ha scritto in merito G.C. ZIMOLO (cfr. *op. cit.* nella nota 79, cap. XIII, *Il naviglio lacuale attraverso i tempi*, pp. 161-169).

(97) E. SCHWABE, *Fremdenverkehr und Uferschutz an den grossen Voralpenseen*, in « *Geographica Helvetica* », Zurigo-Berna, 1969, pp. 164-168.

remarkable: the latter has concerned the shores of the lakes and the surrounding hills. Even some parts of lake have been filled up, taking care of establishing the industries at a certain distance from it. In many cases building extension has reached the neighbouring Communes.

Likewise the relations with the single lakes have changed: fishing, also because of the increasing pollution of waters, is no longer so important as it was once, and the same can be said of transport of goods. On the contrary, tourist sailing, especially in summer, has largely increased, just as nautic sports and entertaining and bathing activities in general. In conclusion, the inhabitants of these centres are today bound to the respective lakes above all in an indirect way, that is taking advantage, in a more concrete way than in the past, of the climate and panorama created by the lakes themselves in the regions where they are situated.