

Ferrovie e turismo Il modello canadese

Giuseppe Rocca

Università degli Studi di Genova

The paper describes the leading role played by the railway in the take-off and the subsequent development of Canadian tourism, from the second half of the 19th century to the mid-20th century. Even today, in Canada, ViaRail, the only surviving company in the passenger rail service, promotes railway travel in innovative forms of cultural tourism, focused on specific themes.

1. Premessa

Nei paesi a forte richiamo turistico assai numerosi sono i legami che intercorrono tra ferrovia e *loisir*. Infatti, dall'avvento del turismo di élite, e poi di quello di massa, a partire dalla seconda metà del XIX secolo e fino alla prima metà di quello successivo, il turismo è stato in maniera sempre più intensa legato all'utilizzo del treno. Questo mezzo di trasporto, com'è noto, pur non rivoluzionando l'uso del tempo libero, ha sicuramente contribuito ad un uso sempre più generalizzato del viaggio per scopi ricreativi:¹ non a caso, se in Inghilterra le fasi del decollo e dello sviluppo ferroviario hanno avuto effetti quasi immediati sull'uso del treno per motivi di diporto, con profondi segni materiali impressi sul territorio, anche in altri paesi europei (tra cui la Francia, la Germania, la Svizzera, l'Austria, l'Italia, ecc.) e non europei (Stati Uniti e Canada) tali fenomeni non hanno tardato ad imporsi.

¹ Seppure circoscritta al caso italiano, per un'analisi storiografica del rapporto "turismo-ferrovie" si veda Giuntini 2002, Paloscia 1994. Per riflessioni di carattere più generale sul panorama europeo si veda invece Boyer 1997.

L'uso della ferrovia per trasferirsi dai luoghi di residenza a quelli di vacanza e viceversa è abitualmente indicato come "turismo ferroviario", ma oggi lo stesso termine è adottato anche in una accezione più ampia e cioè non soltanto nel significato di attività diportistica basata sul treno, inteso come "mezzo" di trasporto per raggiungere la meta turistica, ma anche come forma autonoma di turismo, in cui il viaggio in treno, oltre a rappresentare una tra le possibili modalità di spostamento, costituisce il "fine" stesso della vacanza, dal momento che spesso il suo ruolo "va oltre quello di semplice vettore", per assumere "la valenza di motivo ispiratore del viaggio" (Lucarno 2001, 18-23; Lucarno et al. 2003).

Poiché a concetti diversi dovrebbero corrispondere termini diversi nel definirli, pur mantenendo l'abituale ed ormai consolidato appellativo "turismo ferroviario" nel caso del treno, inteso soltanto come mezzo prescelto nel compimento della mobilità turistica, per evitare equivoci sarebbe forse più opportuno utilizzare un altro termine tutte le volte in cui il viaggio in treno diventa uno degli scopi principali del momento ricreativo, svolgendo esso stesso il ruolo di risorsa turistica. Talvolta questa particolare categoria di turismo è paragonabile ad una sorta di "crocierismo ferroviario", in quanto esistono viaggi turistici in cui il pernottamento e i servizi di ristorazione sono effettuati interamente in treno, come ad esempio nel caso della visita dei luoghi, territori paesaggi attraversati dalla Transiberiana. Tuttavia, poiché in alcuni di tali viaggi vi possono essere anche momenti caratterizzati da un temporaneo abbandono del treno con pernottamento in strutture alberghiere o extra-alberghiere, ritenute più adatte a compiere visite approfondite di luoghi turistici non serviti dal treno, il termine "ferroturismo", del resto sempre più utilizzato nel linguaggio dei mezzi di comunicazione, è sicuramente quello più adatto a definire il fenomeno.

Sulla base di queste premesse in questa sede si vogliono sviluppare alcune riflessioni sul ruolo della ferrovia come mezzo di promozione dei luoghi turistici, nel rispetto della tutela del paesaggio, per poi analizzare in termini crono-spaziali il rapporto "ferrovia-turismo" e cioè il parallelo svilupparsi dei due fenomeni

strettamente legati al territorio e al suo paesaggio, processo che, non solo in Europa, ma anche in Canada, partendo dal Québec, si è manifestato da metà Ottocento a metà Novecento. Infine, questo studio prende in considerazione l'importante ruolo che la ferrovia svolge ancor oggi in questo Paese nord-americano nella promozione turistica del territorio, attraverso l'organizzazione di numerosi "itinerari ferroturisticici" tematici a sfondo culturale, per educare i visitatori alla conoscenza e alla tutela dei luoghi di interesse naturalistico e storico, come nel caso del *Railway Heritage*, forma di turismo culturale assai sviluppata nei Paesi di cultura anglo-sassone e anglo-americana, ed assai meno in quelli di matrice neolatina come il nostro.

2. Ferrovie, promozione dei luoghi turistici e tutela del paesaggio

Come ha messo in luce David Pinder, se da un lato le forze che ormai da alcuni decenni agiscono a favore dell'automobile e dell'aereo sono molto potenti, soprattutto da quando il trasporto alternativo offerto dalla ferrovia è venuto a soffrire della chiusura di alcune linee, della lievitazione delle tariffe e del drastico ridimensionamento dei servizi presenti nelle stazioni, dall'altro il treno, opportunamente rivalutato, può costituire ancor oggi una risorsa in grado di alleviare i sempre più sgraditi impatti ambientali causati dal turismo basato sull'uso dell'automobile. Seguendo i canoni del turismo sostenibile, per rivalorizzare la ferrovia, non soltanto come mezzo di spostamento, ma anche come elemento portante della vacanza, risulta pertanto fondamentale un'efficace attività promozionale, condotta con opuscoli, messaggi elettronici e soprattutto attraverso siti internet tempestivamente aggiornati in grado di offrire informazioni dettagliate su orari, servizi offerti dalle strutture ferroviarie, visitor centers, alberghi, campeggi, eventi e manifestazioni nei luoghi di interesse turistico presenti sul territorio (Pinder 1998, 119-121). E se è pur vero che spesso i turisti potenzialmente interessati e sensibili all'uso del treno mostrano spesso una certa resistenza, motivata in parte dal livello elevato delle tariffe, le soluzioni non mancano, in quanto i responsabili delle

strategie dei prezzi potrebbero individuare anzitutto nuove *card*, sul modello delle carte di viaggio *France-pass* introdotte per fini prevalentemente turistici dalla *SNCF* alcuni decenni or sono, oppure sull'esempio di *Interrail* ed *Eurodomino*, "carte" utilizzabili con notevoli vantaggi da chi viaggia su uno o più territori stranieri, o ancora della carta *Amicotreno* da poco eliminata. Altro efficace strumento promozionale potrebbe essere costituito dai pacchetti di viaggio destinati a gruppi familiari o a singoli individui, comprendenti la possibilità di utilizzare non soltanto il treno o altri mezzi pubblici alternativi ad un'unica tariffa stabilita *una tantum*, ma anche servizi di ristoro e di pernottamento presso esercizi convenzionati, come nel caso degli *Intercity Hotel* presenti in Germania nelle immediate vicinanze delle stazioni più importanti, se non addirittura al loro interno!

Oltre a non inquinare l'ambiente tutte le volte in cui le linee sono elettrificate e comunque ad inquinarlo assai meno dell'auto-vettura per il numero assai maggiore di persone che è in grado di trasportare, il treno offre a tutti i viaggiatori la possibilità di godere pienamente della bellezza dei paesaggi naturali ed umanizzati che caratterizzano i territori attraversati, permettendo così di sviluppare lo spirito di osservazione di ciò che ci circonda, anche perché gli itinerari seguiti dai treni ordinari ripercorrono quasi sempre le vie e gli spazi più assoggettati a processi di umanizzazione nel corso del tempo e non i tragitti più brevi, ma poco turistici e spesso assai monotoni seguiti dalle autostrade e dalle linee ferroviarie ad alta velocità. Sempre allo scopo di rivalorizzare la funzione turistica dei treni, con particolare riguardo a quelli che percorrono ancor oggi tratte ferroviarie di notevole interesse paesaggistico, si richiama inoltre la notevole utilità svolta da apposite "guide" ad uso dei "ferroturisti", predisposti non soltanto per offrire indicazioni aggiornate sui servizi ricettivi e di accoglienza offerti dalle stazioni e dalle aree ad esse vicine, ma anche e soprattutto per descrivere e interpretare con spirito e proprietà di linguaggio geografico i caratteri dell'ambiente naturale e dei luoghi di particolare interesse trasformati dall'uomo nel corso del tempo e ancor oggi osservabili durante il viaggio.

Le guide ad uso dei viaggiatori non costituiscono comunque una novità, se si considera che il primo esempio in Italia risale quasi sicuramente al 1856, anno in cui Carlo Lorenzini (Collodi), divenuto poi celebre in letteratura per l'infanzia con *Le avventure di Pinocchio*, pubblicò un volumetto da vendersi nelle stazioni e da leggere in treno allo scopo di divertire i viaggiatori con racconti romanzzati, ma anche informandoli al tempo stesso sui principali elementi del paesaggio offerto dalle campagne, dalle città e dai villaggi osservabili dal finestrino del treno. Dopo una breve presentazione della rete italiana già in attività, in costruzione e in progetto intorno alla metà degli anni Cinquanta, il libro, intitolato *Un romanzo in vapore*, ha come sfondo la *Linea Leopolda*, ovvero la Firenze-Livorno, di cui descrive i luoghi serviti dalle stazioni ferroviarie e le attrazioni (monumenti, musei, teatri, biblioteche, ecc.) offerte al visitatore dalle città maggiori (Firenze, Pisa e Livorno) e dai centri minori di San Donnino, Signa, Montelupo, Empoli, San Romano, Pontedera, Cascina e Navacchio.²

Una funzione altrettanto importante per la rivalorizzazione turistica della ferrovia potrebbe essere svolta poi da appositi attori sociali, istituiti sull'esempio di quanto è accaduto già dai primi anni Novanta nel Devon e nella vicina Cornovaglia, le regioni sicuramente più attraenti di tutta la Gran Bretagna per la mitezza del clima e per la varietà dei paesaggi che si possono ammirare e contemplare sia lungo le coste, riconosciute ufficialmente come *Areas of Outstanding Natural Beauty* e/o come *Heritage Coasts*, sia nelle aree montuose più interne, assai selvagge, ed in particolare nei due Parchi Nazionali di Dartmoor ed Exmoor. Infatti, come ha osservato David Pinder, in questa parte del Regno Unito il primo intervento strategico per modificare le abitudini relative alle modalità di spostamento dei turisti, è stato quello di creare un'associazione indipendente, la *DCRP (Devon and Cornwall Rail Partnership)*, istituita nel 1991 con il concorso di enti nazionali e regionali, interessati alla promozione di uno sviluppo rurale sostenibile in un

² Il volumetto è stato recentemente ristampato ed inserito in una collana opportunamente intitolata "La Biblioteca ritrovata" (Collodi 2002).

momento in cui il livello di conoscenza della rete ferroviaria regionale e la sua potenzialità in senso turistico e ricreativo erano divenuti estremamente bassi. L'attività promozionale del ferroturismo svolta da tale ente nel corso degli anni Novanta è stata assai intensa e si è svolta opuscoli pubblicitari ed annunci su riviste di viaggio, tra cui *In Britain*, dove si invitavano i singoli potenziali visitatori ad un contatto diretto con la Partnership per posta, telefono o posta elettronica, allo scopo di fornire loro un pacchetto informativo personalizzato relativo a tutti gli aspetti di una possibile vacanza basata sull'uso della rete ferroviaria del Sud-Ovest britannico. In aggiunta a ciò nelle domeniche estive, sulla tratta di estremo interesse turistico che attraversa la Tamar Valley, un numero via via crescente di "assistenti informatori sui treni" si è adoperato per far conoscere ai passeggeri le opportunità ricreative accessibili tramite ferrovia. Tale esperienza si è rivelata alquanto positiva, se si considera che nel solo periodo 1991-97 le successive stagioni estive hanno registrato, in termini di passeggeri, un tasso medio annuo di crescita pari al 5%, valore che risulta assai più elevato nel caso particolare della Tamar Valley: in conseguenza di ciò, sempre durante il periodo delle vacanze, la *DCRP* ha deciso di estendere il servizio di informazione anche ai treni delle linee principali dirette verso il Devon e la Cornovaglia (Pinder 1998, 123-125).

3. Il rapporto "ferrovia-turismo" in Canada: un'analisi spazio-temporale

Se fino ai primi decenni dell'Ottocento lo sviluppo economico del Nord-America era stato favorito dalle vie d'acqua ed in particolare dal miglioramento delle condizioni di navigabilità offerte da una rete fluviale sempre più integrata dalla costruzione di nuovi canali artificiali, poco dopo l'apertura della prima linea inglese, entrata in funzione nel 1830 per allacciare i due principali poli del Lancashire (Liverpool e Manchester) legati all'industria cotoniera, anche in Québec, nel giugno del 1836, la *Champlain & St. Lawrence Railroad* aprì e incominciò a gestire la prima tratta ferroviaria

canadese pubblica, lunga 23,3 km, destinata al trasporto passeggeri e di piccoli quantitativi di merce tra la località di Saint-Jean-sur-Richelieu, ubicata sul lago Champlain, e la località di La Prairie, situata a monte di Montréal, nei pressi degli argini sul San Lorenzo (Cinq-Mars 1986) (Tabella I).

Questa prima realizzazione fu seguita nel 1839 dall'apertura di qualche altro troncone ferroviario, tra cui la *Albion Mines Railway*, destinata al trasporto del carbone estratto nelle miniere di Albion fino alla banchina di imbarco di Dunbar Point (presso Pictou in Nuova Scozia, la madre delle province atlantiche. Si dovette invece attendere, da un lato il 1854, per assistere alla messa in esercizio della *Great Western Railway*, sostenuta finanziariamente dal *Guarantie Act* del 1849 ed in grado di collegare Niagara Falls a Windsor, e dall'altro il 1867, anno in cui la legge costituzionale che segnò il sorgere della Confederazione canadese stabilisce anche la costruzione dell'*Intercolonial Railway*, cercando così di realizzare l'ambizioso progetto ferroviario, il *GTRC (Grand Trunk Railway of Canada)*, concepito negli anni Cinquanta come audace tentativo di Montréal per conquistare il diritto di sfruttamento dell'Ovest canadese e dell'intensa attività commerciale con gli Stati Uniti nella Regione dei Grandi Laghi. La *GTR*, che già nel 1856 aveva allacciato Montréal e Toronto, riducendo così la distanza tra le due città, in termini di tempo, a 18 ore, notevole conquista rispetto alle 36 impiegate fino ad allora con l'uso della diligenza, è anche la società che al momento del formarsi della confederazione disponeva di una rete superiore a quella di ogni altra impresa ferroviaria al mondo!

Soltanto sul finire degli anni Sessanta, proprio come diretta conseguenza del costituirsi della Confederazione Canadese inizia però la vera e propria espansione della rete ferroviaria transcontinentale, destinata a svolgere, a differenza delle vie d'acqua, una funzione di primo piano sulle possibilità di sfruttamento agricolo e forestale in ogni direzione, soprattutto verso nord e verso ovest, e quindi con effetti altrettanto determinanti sulla nascita e sul successivo svilupparsi di un paesaggio urbano fino ad allora del tutto inesistente. Non a caso, nel 1871, anche la Colombia Britannica

entra a far parte della Confederazione a patto che venga realizzata una ferrovia transcontinentale nel giro di dieci anni: un'opera del genere, però, lunga oltre 1.600 km, rappresenterà una spesa enorme per un territorio che in quel momento storico registra a mala pena 3,5 milioni di persone soltanto! Nel 1875 viene inaugurata la *Prince Edward Island Railway*, mentre il 15 luglio dell'anno successivo è la volta dell'*Intercolonial Railway*, in grado di collegare la rete delle due province di più antica colonizzazione (Québec e Ontario) a quelle del New-Brunswick e della Nuova Scozia. Il 21 ottobre 1880, invece, con un ritardo di circa dieci anni rispetto agli impegni di costruzione, a causa di controversie politiche talmente forti da determinare la caduta del governo, si costituisce la *CP* (*Canadian Pacific*) ed in meno di sei anni, nel giugno del 1886, il primo treno viaggiatori partirà da Montréal per raggiungere, dopo parecchi giorni, Port Moody in Colombia Britannica, collegando per la prima volta nella storia il Canada dalla costa atlantica a quella pacifica: come è avvenuto anche negli Stati Uniti, la ferrovia rappresenta quindi il principale fattore nel processo di unificazione del territorio e della nazione canadese!

Sempre nel corso degli anni Ottanta del XIX secolo la *CP* costruisce una nuova strada ferrata nel cuore delle Montagne Rocciose, favorendo la penetrazione della civiltà occidentale: da quel momento le popolazioni originarie vengono emarginate giocando un ruolo di second'ordine, come guide di escursionisti o scalatori, restando loro la sola speranza che gli intrusi si rivelassero per lo meno rispettosi delle eccezionali risorse naturalistiche offerte da quella regione. Subito dopo la presenza della nuova linea ferroviaria la *CP*, poiché la zona è di notevole interesse naturalistico la società chiede la protezione del governo federale, promuovendo insieme la costituzione del primo parco canadese, il *Banff National Park*, sorto nel 1885 proprio da esigenze miste di trasporto e di turismo, ma ottenendo in cambio il diritto a costruire i suoi alberghi, di cui ancor oggi esistono alcune importanti testimonianze, rappresentate in particolare dal *Banff Springs Hotel* in stile *château* ed in costante crescita edilizia dal 1888, fino a raggiungere negli anni successivi la sua attuale enorme capienza (825 camere da letto e

68 suite); poco a nord di Banff, Tom Wilson, nel 1882 un esploratore alle dipendenze della CP aveva individuato le particolari bellezze paesaggistiche offerte dal *Lake Louise*, a quell'epoca non ancora conosciuto come "le plus beau lac du monde, une sorte de Joconde au sourire figé et mysterieux" per usare le parole del famoso scrittore franco-canadese Ennio Flaiano. Non a caso, nelle sue immediate vicinanze, nel 1890 la CP apre un primo *chalet*, seguiti da due successivi edifici alberghieri,³ che nel periodo 1912-30, a causa del dislivello esistente tra il lago e l'omonimo villaggio della vallata sottostante, quest'ultimo servito dalla ferrovia *Trans Canadian*, saranno collegati a quest'ultima da un trenino elettrico. Sempre nelle Montagne Rocciose, per opera della *Grand Trunk Railway*, la società concorrente della CP, a nord del primo parco naturale canadese, ne venne creato un secondo, lo *Jasper National Park*, dove l'abitato di Jasper (1058 m), formato da poche strade parallele alla ferrovia, venne subito dotato di una stazione e di apposite strutture alberghiere.

Sul finire del XIX secolo l'Ontario e il Québec, le due province che per prime erano state coinvolte nel processo di decollo e di iniziale sviluppo della rete ferroviaria canadese, erano ormai interessate da buoni collegamenti, non soltanto nell'area compresa tra Windsor e Québec, ancor oggi conosciuta con l'appellativo di *Corridor*, ma anche ai suoi margini periferici, in direzione del Basso San Lorenzo, e cioè nell'area geografica che, in termini turistici, aveva registrato per prima nel corso dell'Ottocento il diffondersi della cosiddetta *villégiature fashionable*, praticata soprattutto dalle classi sociali più abbienti di Québec e Montréal, i due principali poli urbani dell'epoca. Infatti, come osserva Serge Gagnon,

³ Sul luogo di questi edifici, costruiti rispettivamente nel 1893 e nel 1912-13, ma distrutti da un incendio, sorge oggi il grande albergo *Château Lake Louise* (515 camere da letto e 66 suite), ubicato proprio di fronte all'omonimo lago, anch'esso ricostruito in stile *château*, proprio a simboleggiare il suo notevole significato storico.

L'aristocrazia militaire - surtout à Québec - et la bourgeoisie montante - en particulier à Montréal - se sont en effet taillé de vastes domaines dans la proche campagne. Le site de Montmorency et le rebord de la haute-ville de Québec dans le premier cas, le mont Royal et certains des plans d'eau de l'archipel dans le second, ont localisé les formes qui ont réalisé l'idéal romantique d'une nature opposée à l'insalubrité des agglomérations. [...] Vers la même époque, une trajectoire longue engendrait, en plein domaine rural, une position urbaine: la villégiature de Kamouraska. L'ensemble des commentateurs s'entendent pour dire que ce front de villégiature, au début du XIX siècle, fut la première authentique station touristique du Québec: dès 1813, Kamouraska était un lieu très fréquenté pour ses plages et son climat sain. De riches familles de Québec venaient y passer leurs vacances d'été. Kamouraska était fréquentée par l'aristocratie. Son déclin, à compter du dernier quart du XIX siècle, semble avoir signifié le déclassement de l'aristocratie par la bourgeoisie. Kamouraska, qui tenait le haut du pavé, se voit de plus en plus concurrencée par d'autres stations: Rivière-du-Loup et Cacouna. (Gagnon 2001, 89)

Nell'analizzare il valore della natura in Québec, Raoul Blanchard ha osservato che "la nature est belle dans le Québec d'un pittoresque et reposant" (Blanchard 1960, 235), mentre con riguardo all'ambiente fisico ha sottolineato che esso "prend toute sa valeur d'attraction que conjugué à deux éléments dont la Province regorge, les eaux et la végétation". Il famoso geografo francese, attivo per parecchi anni anche in Canada, ha considerato infine il paesaggio in uno stile romantico definendolo "rien de fracassant, un pittoresque paisible e reposant, où la nature invite au déplacement, procure les joies de la pêche et de la chasse" (Ibid., 237). Non a caso, tra Ottocento e primo Novecento i paesaggi canadesi maggiormente rappresentati dai pittori hanno privilegiato le *Laurentides*, il *Beaupré*, il *Charlevoix* e il fiordo del *Saguenay*, tutte località del Québec sudorientale più o meno vicine alla riva sinistra del San Lorenzo (Hubbard 1973). Infatti, proprio a partire dagli anni Settanta del XIX secolo, l'amenità di questi luoghi aveva influenzato non soltanto le scelte

pittoriche, ma anche quelle turistiche, con un incremento di arrivi e di presenze contrassegnato da un parallelo *boom* ferroviario⁴.

Nel 1889 entra in attività una nuova ferrovia, sorta quasi esclusivamente per scopi turistici, in grado di collegare la città di Québec con Montmorency e Charlevoix: non a caso, i giornali locali, già l'8 agosto di quell'anno annunciavano:

Ce chemin de fer sera en opération samedi, le 10 août. Les trains laisseront Hedley Ville [oggi Limoilou, nella periferia di Québec] pour Sainte-Anne tous les jours à 7.30 a.m. et 6.30 p.m. Le retour de Sainte-Anne aura lieu à 5.15 a.m. et 3.00 p.m.

Il successo registrato dalla nuova linea ferroviaria fu immediato: infatti, già nei primi dieci mesi di attività i passeggeri trasportati furono quasi centomila (oltre a 2.700 tonnellate di merci), con effetti positivi sull'insediamento nella parte nordorientale del Québec, che proprio in quegli anni vide il sorgere e lo svilupparsi dei centri di Limoilou, Giffard, Beauport e Montmorency.⁵

⁴ A tal riguardo France Gagnon, in un interessante contributo dedicato alle vicende del turismo in Québec nel corso dell'Ottocento, osserva: "l'ouverture de l'Intercolonial en 1876 est l'un des principaux événements de la période... [qui] modifie aussi le rapport des touristes au Bas Saint-Laurent, en multipliant les stations auxquelles ils pourront avoir accès. Se rendant de Rivière-du-Loup jusqu'à Métis, avant de bifurquer vers la vallée de la Matapédia, l'Intercolonial sème sur son passage beaucoup plus de gares qu'il n'y avait d'arrêts des vapeurs" (Gagnon 1992, 101-133).

⁵ L'epoca d'oro di questa linea, che nel corso del tempo era divenuta talmente familiare ai residenti da essere conosciuta localmente come "le Chemin de Fer de la Bonne Sainte-Anne", incomincerà a declinare dal 1951, anno in cui la società *QRL&P* (*Québec Railway, Light & Power*), che l'aveva fino ad allora gestita, deciderà la cessione della divisione "Montmorency" alle Ferrovie Nazionali. Nel corso degli anni Cinquanta, infatti, la linea verrà a subire la concorrenza esercitata dalla nuova strada, servita da un servizio di autobus lungo un percorso parallelo a quello della ferrovia stessa: in tali condizioni il crollo del traffico passeggero risulta inevitabile ed il 16 marzo 1959, in un momento in cui non veniva data

Dopo la fase di “decollo” della rete ferroviaria (1836-67) e quella del suo “sviluppo transcontinentale” (dal 1867 a fine secolo), a partire dal 1905 prende l’avvio una fase di “consolidamento” della rete, manifestatasi soprattutto nel West canadese, dove si costruiscono numerose linee secondarie per favorire l’insediamento i crescenti flussi di immigrati lì giunti per popolare e colonizzare l’estesissima regione delle praterie occidentali. Proprio in quegli anni, infatti, se da un lato la *GTPR (Grand Trunk Pacific Railway)*, società appartenente al gruppo *GTRC*, inizia a costruire una linea ferroviaria per collegare Winnipeg con le località più occidentali di Melville, Sakatoon, Edmonton, Jasper, e quindi Prince Rupert (Columbia Britannica), che verrà raggiunta nel 1914 attraversando lo *Yellowhead Pass* e la spettacolare *Skeena Valley*, dall’altro la *CFNT (Chemin de fer National Transcontinental)* incomincia a realizzare una sua rete nelle estese zone disabitate del Québec settentrionale e dell’Ontario, anche in questo caso per favorire il decollo demografico e socio-economico di quei territori.

Durante l’epoca di maggiore espansione della rete ferroviaria canadese, per attrarre i viaggiatori nei territori serviti dal treno, le società ferroviarie diffusero un copioso materiale pubblicitario: ed in tale manovra, come si è già avuto modo di osservare con riguardo alle Montagne Rocciose, la *CP (Canadian Pacific)* è stata una sorta di *maître* e di azienda antesignana del *marketing* ferroturistico: infatti, ogniqualvolta stava per essere inaugurata una nuova tratta ferroviaria, l’impresa invadeva il mercato dei servizi trasportistici con l’offerta di pacchetti promozionali, sostenuti da una vera e propria rete di strutture complementari già a quell’epoca legate al viaggio, anch’esse di proprietà della *CP*, comprendenti i servizi telegrafici, una vera e propria flotta di navi e battelli a vapore per favorire il trasporto integrato (che quindi non costituisce affatto

ancora molta importanza agli effetti inquinanti del traffico stradale, si assiste alla definitiva chiusura di una tratta ferroviaria che aveva svolto fino ad allora un ruolo molto importante sull’economia locale.

un'invenzione dei nostri giorni!)⁶ e tutta una catena di lussuosi alberghi, di cui oggi restano ancora numerose testimonianze dislocate in più parti del territorio confederale. Tra questi importanti segni materiali lasciati dal periodo storico in cui le ferrovie svolgevano un ruolo importante nella vita economica e sociale del Paese, vale infatti la pena di ricordare il *Château Frontenac*, principale simbolo della città di Québec,⁷ il *Château Laurier* (1912), anch'esso imponente, ed ancor oggi attivo nel cuore di Ottawa, tra il Parlamento e il *Rideau* (la via d'acqua vitale che ha determinato il decollo e lo sviluppo socio-economico della capitale federale e del Canada ottocentesco),⁸ ed ancora il *Royal York Hotel* a Toronto.⁹ Il

⁶ La *CP* incomincia ad investire i suoi capitali nel trasporto legato alle vie d'acqua nel 1884, anno in cui inizia ad offrire i suoi servizi nella Regione dei Grandi Laghi. Nel 1891 la stessa società inaugura a Victoria (Vancouver Island) la celebre linea *Empress* (Imperatrice), destinata alle rotte sull'Oceano Pacifico, dapprima alimentate dai soli commerci con l'Asia e successivamente anche dai movimenti immigratori originati da quel continente. Nel 1914 la *CP* figurava tra i principali armatori mondiali, dal momento che disponeva di un centinaio di navi, in grado di ospitare circa un migliaio di passeggeri, di cui le *Empress* utilizzate sulle rotte del Pacifico ed altre 30 impiegate sulle rotte atlantiche, nell'intento di favorire l'immigrazione di manodopera verso le province occidentali del Canada.

⁷ Tuttora di proprietà della *Canadian Pacific*, l'enorme costruzione (551 camere e 24 suite), risalente al 1893 su progetto di Bruce Price ed assoggettata a numerosi ampliamenti nel 1897-99, 1920-24, 1926 ed anche recentemente (1992), domina tutta la città storica affacciata sul San Lorenzo. L'albergo, che costituisce infatti un'ottima realizzazione dello stile *château scozzese*, tipico del Canada tardo-ottocentesco, offre un esempio emblematico sia delle ambizioni della società ferroviario-turistica, sia delle velleità della città di Québec nel porsi come sofisticata porta di comunicazione di un nuovo mondo rivolto all'Europa. Altra testimonianza di rilievo è rappresentata dalla *Gare du Palais*, ubicata nella città-bassa, nelle immediate vicinanze del *Bassin Louise* e del *Vieux Port*.

⁸ Ubicata di fronte al *Château Laurier* (450 camere e 40 suite), ben poco resta invece dell'antica stazione ferroviaria da tempo sostituita da una nuova struttura sistemata nella periferia orientale della capitale federale. L'edificio della vecchia stazione, neoclassico, è stato in parte abbattuto ed in parte

lussuoso grande albergo terminal *The Empress*, fu invece costruito tra il 1904 e il 1908 dalla CN a Victoria, la città più meridionale della *Vancouver Island*, per rendere confortevoli le soste e i pernottamenti di coloro che effettuavano viaggi in treno e quindi per nave, o viceversa: l'elegante struttura alberghiera, ancor oggi attiva, è infatti ubicata nei pressi della stazione ferroviaria e del vicino scalo portuale, a quell'epoca frequentato dai grandi piroscafi che lo mettevano in comunicazione con le principali località asiatiche. Anche l'*Hotel Vancouver*, ancor oggi presente nella *downtown* dell'omonima città, che rappresenta tra l'altro la maggiore concentrazione urbana di tutta la British Columbia, avendo declassato da oltre un secolo Victoria al rango di "capitale-giocattolo" all'interno della stessa provincia canadese,¹⁰ costituisce un importante segno materiale impresso sul territorio nel suo periodo di apogeo. Nel caso di Montréal, assai poco è rimasto dell'epoca d'oro in cui la CP e la CN avevano un ruolo determinante nella vita economica della città avendovi fissato le loro sedi amministrative,¹¹

ricoverato in un museo, aperto nel 1991 e destinato a proporre mostre temporanee di fotografie storiche ed artistiche.

⁹ Antistante alla imponente *Union Station*, realizzata tra il 1915 e il 1927, in uno stile che rimanda al neoclassicismo, il *Royal York Hotel* (1.408 camere e 198 suite), terminato nel 1929, anch'esso nello stile *château*, prima che nel 1976 venisse realizzata la *CN Tower* (di proprietà della *Canadian National*), alta 553 m, e successivamente creati i fitti ed altissimi grattacieli avveniristici del vicino *Financial District*, in grado di colpire anche il più disinteressato visitatore, era insieme al campanile neogotico di Saint James l'edificio più elevato della *downtown*.

¹⁰ L'*Hotel Vancouver* è in grado di offrire 508 camere e 42 suite, contro le 452 camere e 29 suite del grande albergo *The Empress* di Victoria.

¹¹ La testimonianza ancor oggi appariscente è rappresentata dalla *Gare Windsor*, risalente al 1889 e progettata anch'essa da Bruce Price, ma rimaneggiata nel 1910: la struttura era un tempo la stazione della *Canadian Pacific*, mentre oggi svolge la funzione di terminal di linee locali e del metro. Ben poco resta invece dell'ex *Hotel Windsor*, in quanto uno dei suoi corpi è andato distrutto nel 1957 da un incendio e sostituito dal grattacielo sede della *Canadian Imperial Bank of Commerce*.

ma l'elenco delle città dove esistono esempi di strutture ricettive legate direttamente alla ferrovia potrebbe ancora continuare!

L'espansione registrata in quegli anni dalle linee ferroviarie non ha avuto precedenti nel corso della storia del Canada, tanto che ancor oggi circa la metà della rete in attività ha visto il suo esordio proprio tra il 1890 e il 1914: in quel periodo, però, la rapida proliferazione delle linee è avvenuta senza seguire alcun piano sistematico e di conseguenza, nel 1918, il governo federale è dovuto intervenire istituendo la *CN* (*Canadian National* o *Canadien National*), anche perché con il cessare dell'immigrazione ed il forte ridimensionarsi delle risorse finanziarie britanniche, la gestione era divenuta insostenibile. A partire dal 1923 si assiste così alla nazionalizzazione di fatto della rete ferroviaria del Paese, ad eccezione delle linee collegate agli Stati Uniti e di quelle gestite dalla *CP* (*Canadian Pacific*).¹² Nonostante ciò, negli anni che seguono si assiste ad un ulteriore consolidamento della rete, caratterizzato dal completamento di qualche linea, come nel caso della *Hudson Bay Railway*, di notevole interesse turistico, oppure della *Northern Alberta Railways*, prolungata da Edmonton alla *Grande Prairie* e a Dawson Creek nel 1931, o ancora dell'*Ontario Northland Railway*, estesa fino alla *James Bay* nel 1932, ed infine della *Pacific Great Eastern*, che però raggiungerà Prince George e Dawson Creek soltanto negli anni Cinquanta! Sempre nel periodo compreso tra le due guerre mondiali, infatti, lo sviluppo della rete stradale favorisce notevolmente il traffico automobilistico e su camion, determinando una progressiva crisi dei trasporti su treno, che negli anni Quaranta e Cinquanta sarà ulteriormente aggravata, sulle medie e lunghe distanze dalla forte concorrenza esercitata dalle linee aeree. In conseguenza di ciò nel corso degli anni Sessanta la rete ferroviaria canadese viene fortemente ridimensionata e nel 1978, la *CN* e la *CP*, le uniche due imprese ferroviarie ancora attive

¹² La *CN Rail* sorge infatti dalla fusione di cinque società preesistenti: la *Grand Trunk* e la sua società controllata (la *Grand Trunk Pacific*), l'*Intercolonial*, la *Canadian Northern* e la *National Transcontinental*.

nel servizio viaggiatori,¹³ non potendo più proseguire la loro attività agli stessi ritmi manifestati in passato, decideranno di accorpare i loro servizi viaggiatori, costituendo *VIA Rail*, che tuttora disimpegna tale tipo di traffico su una rete in grado di collegare il territorio canadese non soltanto dalla costa pacifica alla costa atlantica, ma anche con alcune importanti città degli Stati Uniti, quali Seattle, Chicago, Detroit e New York.¹⁴ Nonostante la drastica soppressione di molte linee, la rete canadese si sviluppa ancor oggi su un percorso totale di 48.467 km, ma quella utilizzata per il traffico passeggeri è di circa 14.000 km (poco meno di quella italiana), con un traffico annuo di soli 4 milioni di passeggeri (pari all'1% circa di quello italiano), in quanto sulle lunghe distanze che intercorrono frequentemente tra le diverse località la ferrovia non è oggi in grado di competere economicamente con il trasporto aereo; ed analoghe considerazioni vanno fatte con riguardo alle brevi e medie distanze, sulle quali il treno risulta in netto svantaggio rispetto al trasporto su gomma, favorito da una rete stradale e autostradale assai efficiente.

¹³ Il traffico “merci”, invece, è disimpegnato non soltanto da *VIARail*, ma anche da altre compagnie, tra cui *CP*, ancor oggi attiva su parecchie tratte ferroviarie dell'Ovest canadese, facenti capo a Calgary.

¹⁴ Procedendo da ovest verso est, tale rete risulta inoltre suddivisa al suo interno in dieci tronconi così denominati: *Skeena* (Prince Rupert - Prince George - Jasper); *Malahat* (Courtenay - Nanaimo - Victoria, sull'isola di Vancouver); *Baie d'Hudson* (Churchill -Thompson - (Pukatawagan) - The Pass - Winnipeg); il lungo *Canadien* (Vancouver - Kamloops - Jasper - Edmonton - Saskatoon - Winnipeg - Sioux Lookout - Sudbury - Toronto); *Lac Supérieur* (White River - Sudbury); *Corridor* (Windsor - London - (Niagara Falls) - Toronto - Belleville - Kingston - Brockville - (Ottawa) - Dorval - Montréal - Charny - Québec); *Abitibi* (Senneterre - Hervey - Montréal); *Saguenay* (Jonquière - Hervey - Montréal); *Océan* (Montréal - Charny - Rivière du Loup - Rimouski - Matapédia - Truro - Halifax); *Chaleur* (Matapédia - Carleton - Percé - Gaspé).

4. Gli “itinerari ferroturistici” e la loro organizzazione in Canada

Unica compagnia rimasta nella gestione del traffico ferroviario dei passeggeri,¹⁵ la VIA Rail ha cercato di promuovere una politica volta all'utilizzo del treno come mezzo di trasporto da privilegiare in diverse tipologie di turismo. A tal riguardo la compagnia ha introdotto da tempo condizioni tariffarie particolarmente vantaggiose nei confronti di chi intende visitare i territori ancor oggi serviti dalla ferrovia, offrendo diversi tipi di “carte”, tra cui *Canrailpass*, *Corridorpass*, *Amérique du Nord*, oppure particolari biglietti di viaggio come il “carnet” *Rout-Pass*.¹⁶ VIA Rail ha inoltre stipulato

¹⁵ Per il loro carattere del tutto occasionale si tralascia di considerare in questa sede gli eventi ferroviari organizzati sporadicamente dalla *Royal Canadian Pacific* e rappresentati più che altro da viaggi commemorativi. Ne sono esempi: lo *Special 2006 Feature*, tour organizzato in occasione del 120° anniversario del primo viaggio transcontinentale effettuato dalla società; il viaggio *Itinerary: Pacific Express*, organizzato dal 26 al 29 giugno 2006, comprensivo di transfer da e per l'aeroporto internazionale di Calgary, ed avente come oggetto di visita in treno i luoghi e i paesaggi offerti dalla tratta ferroviaria e dai suoi storici siti ubicati nella sezione delle Montagne Rocciose appartenente all'Alberta e alla British Columbia; lo *Special 2007 Tour*, dedicato allo sci e allo *snowboard*, ed avente come meta il lago Louise, una delle prime regioni turistiche fatte decollare dalla ferrovia. Di solito questi viaggi hanno come punto di ritrovo per la partenza il *Canadian Pacific Railway Pavillon*, ubicato nel cuore della *downtown* di Calgary (Alberta), il centro-città, caratterizzato da una forma pressoché triangolare, i cui lati minori sono definiti dal solco del fiume Bow, mentre quello maggiore appare ancor oggi occupato dai binari della *Canadian Pacific*, utilizzati ormai ordinariamente per il traffico merci e in certi momenti dell'anno anche per questi eccezionali eventi ferroviari (web www8.cpr.ca).

¹⁶ La carta *Corridorpass* permette di viaggiare a condizioni assai vantaggiose per dieci giorni consecutivi nella tratta compresa tra Windsor e Québec. La carta *Canrailpass*, invece, dà il diritto di effettuare un numero illimitato di viaggi per un massimo dodici giorni scelti dal visitatore nell'arco di un periodo di trenta giorni utilizzando tutti i treni e tutte le tratte ferroviarie (14.000 km di rete) gestiti da VIA Rail, e quindi di spostarsi

accordi con alcuni importanti *tour operator* nel lancio di alcuni pacchetti turistici, denominati *forfait-vacances*, comprensivi di viaggi su treni VIA, visite guidate e servizi alberghieri, della durata di tre giorni nel 50% circa dei casi¹⁷ (Tabella II). Non mancano comunque pacchetti da 1-2 giorni, come quelli con destinazione Niagara Falls, altri nella fascia medio-bassa (4-5 giorni)¹⁸ e media (6-8 giorni),¹⁹ ed altri ancora in quella medio-alta (10-15 giorni),²⁰ inoltre, nonostante esistano pacchetti offerti tutto l'anno, nella

dall'Atlantico al Pacifico, spostandosi anche a nord fino a raggiungere la baia di Hudson. La carta *Amérique du Nord*, creata in seguito ad un accordo tra VIARail e Amtrak (la corrispondente compagnia statunitense), permette di effettuare un numero illimitato di viaggi per trenta giorni consecutivi sulle intere reti ferroviarie gestite rispettivamente in Canada e negli Stati Uniti dalle due compagnie. Infine il carnet *Rout-Pass*, nell'intento di promuovere l'uso integrato autobus-treno, è una sorta di "lasciapassare" offerto agli utilizzatori del bus su alcune linee ferroviarie dell'Ontario e del Québec.

¹⁷ In questa fascia di durata spiccano alcuni viaggi organizzati da *Hospitalité Canada Tours* su temi così denominati: *VIA Découverte de Montréal*, *VIA Découverte de Québec*, *VIA Forfait Musée et Aquarium*, *VIA Gourmand à Montréal*, *VIA Gourmand à Québec*.

¹⁸ A puro titolo di esempio si può citare un pacchetto di 4 giorni offerto da *Voyages Escapade*, dedicato al Saguenay, oppure un pacchetto curato da *Exclusively Canada* intitolato *Vignobles de Niagara et l'explorateur ferroviaire des chutes*, o ancora il viaggio *L'Ontario express* organizzato da *Globe Trotter Tours*.

¹⁹ In tale fascia di durata rientrano alcuni pacchetti di vacanza a lunga distanza, come ad esempio i tre pacchetti di otto giorni organizzati da *Out by View* ed intitolati rispettivamente *Les deux cultures*, *Les Rocheuses en train* e *Toronto, Montréal et Halifax en train*, oppure il viaggio, sempre di otto giorni, proposto da *Rail Travel Tours* e denominato *A travers le Canada*.

²⁰ In questa tipologia di durata rientrano i viaggi organizzati dal *tour operator Globe Trotter Tours*, dedicati all'Ovest canadese (15 giorni), alla Gaspésie (13 giorni) e alle *Maritimes* (13), oppure quelli organizzati da *Out by View* dedicati ai seguenti temi: "Treno, montagne e balene" (14 giorni), "Traversata del Canada in treno" (12 giorni) e "Le capitali dell'est. Toronto, Ottawa, Québec e Montréal" (10 giorni).

maggior parte dei casi essi riguardano il periodo compreso tra maggio e ottobre, con una forte concentrazione da giugno a settembre. Infine, tra gli operatori turistici maggiormente coinvolti nell'organizzazione di viaggi ferroturistici figurano *Voyages Escapade* (24% del totale dei pacchetti), *Hospitalité Canada Tours* (22%), *Globe Trotter Tours* (11%) e *Out by View* (11%), *Hillcrest Vacations* (7%), *Exclusively Canada* (4%), ecc.

Anche il ferroturista “fai da te” può comunque usufruire di particolari treni, dotati in certi casi di carrozze-belvedere, carrozze-letto e carrozze-ristorante, che VIARail ha predisposto per offrire viaggi confortevoli (di lusso) o più economici, differenziati quindi a seconda della classe e dei servizi scelti, da effettuare in aree distinte e lungo itinerari di sicuro interesse paesaggistico, spesso caratterizzati da soste in luoghi e città di notevole richiamo culturale (Tabella III). Le proposte di VIARail, procedendo da ovest verso est nel territorio confederale, riguardano le seguenti macroregioni turistiche:

1. l'isola di Vancouver, dove lungo la costa centro-sud-orientale è possibile utilizzare il treno *le Malahat*, che disimpegna il suo servizio sulla linea ferroviaria Courtenay-Nanaimo-Victoria: tale treno, in grado di offrire soltanto la classe economica, permette di effettuare soste nei centri di interesse turistico con un unico biglietto a tariffa conveniente;

2. la British Columbia centrale, visitabile in treno, lungo la tratta che da Prince Rupert, sulla costa pacifica, si sviluppa in direzione di Prince George e Jasper (nel cuore delle Montagne Rocciose), usufruendo del treno *le Skeena*, convoglio dotato di tre classi (economica, e da metà maggio a fine settembre anche della classe *totem*, con tariffa comprensiva di pasti a bordo ed uso esclusivo della carrozza *Parc*, ed ancora della classe *totem de luxe*, con pasti a bordo e poltrona riservata nella carrozza *Panorama*, interamente ricoperta da vetrate per permettere di osservare il panorama a 360 gradi;

3. la British Columbia meridionale, le Montagne Rocciose, l'immensa regione delle pianure occidentali e il margine meridionale dello Scudo Canadese, lungo itinerario disimpegnato dal treno *le*

Canadien: questo famoso convoglio,²¹ dalla città di Vancouver, ubicata sulla costa pacifica, si dirige infatti verso Kamloops e Jasper (stazione terminale dello *Skeena*, indicato nell'itinerario precedente), per poi proseguire in Alberta (Edmonton), Saskatchewan (Saskatoon), Manitoba (Winnipeg) e quindi in Ontario, toccando Sioux Lookout, Sudbury fino ad arrivare alla stazione terminale di Toronto; a partire da novembre il treno *le Canadien* assume una versione invernale, trasformandosi in un vero e proprio *Treno delle Nevi*, avente come meta Jasper, che è possibile raggiungere sia in classe economica, sia usufruendo di vetture panoramiche dotate di servizi assai confortevoli;

4. la Regione delle Praterie e del Manitoba settentrionale fino a raggiungere Churchill sulla Baia di Hudson. Il servizio è disimpegnato dal treno *Hudson Bay*, in grado di offrire il transfer in classe economica con servizio di ristoro e di pernottamento in vetture-letto dotate di doccia comune;

5. la Regione a nord dei Grandi Laghi, compresa fra Sudbury e White River (Lago Superiore), attraverso una regione ricca di fiumi e di foreste, con possibilità di fermate speciali a Cartier, Chapleau, Franz e qualche altra località minore. Il servizio è disimpegnato dal treno *Superior Lake*, che offre però soltanto la classe economica;

6. il *Corridor*, asse compreso tra Windsor e Québec, lungo il quale sono posizionate le città più importanti della prima fase di colonizzazione franco-britannica, manifestatasi da est verso ovest: lungo tale asse, oltre alle due città terminali, sorgono infatti London, Toronto, Montréal e Ottawa, raggiungibili con diverse corse di treni ogni giorno, anche perché si tratta del cuore canadese in termini di concentrazione insediativa. In particolare, dalla città di Toronto (Union Station) parte anche giornalmente il treno per New York, che

²¹ Oltre alla classe economica, il convoglio offre tutto l'anno la possibilità di usufruire di un servizio di lusso in classe *Bleu d'Argent* (comprendente pasti, pernottamento in vetture-letto e utilizzo della vettura *Parc* durante il giorno; è previsto un servizio studiato appositamente per viaggi di nozze in *suite* privata e altri servizi in classe *Bleu d'Argent*).

attraversa la regione sud-occidentale del Lago Ontario, permettendo al turista di raggiungere Niagara Falls in sole due ore e di far ritorno nel pomeriggio;

7. la Regione dell’Abitibi e del Saguenay, che è possibile raggiungere da Montréal utilizzando un unico treno (classe economica) fino a Hervey, destinato poi a frazionarsi per servire due ulteriori tratte, assumendo le denominazioni delle rispettive regioni che attraversa: il treno *Abitibi*, che da Hervey prosegue verso nord-ovest in direzione di La Tuque, Sanmaur, Parent e Senneterre; il treno *Saguenay*, che invece prosegue verso nord, fino a raggiungere Chambord (in prossimità del lago Saint Jean) e quindi Jonquière (sul fiume Saguenay, a soli 14 km da Chicoutimi);

8. la Regione oceanica atlantica, partendo da Montréal con il treno *L’Océan*, che passa per i centri della sponda di destra del San Lorenzo, tra cui Charny, Rivière-du-Loup, Rimouski, Mont-Joli, entrando poi nella “Vallée de la Matapédia” fino a raggiungere due “province” marittime (New Brunswick e Nuova Scozia), dove Halifax costituisce la stazione ferroviaria terminale, con possibilità di trasferimento diretto in autobus all’Isola Principe Edoardo, la più piccola della “province” canadesi, in quanto dal 1997 il *Confederation Bridge* (lungo 14 km) collega l’isola al New Brunswick. Durante tutto l’anno il viaggio in treno può essere effettuato in classe economica, usufruendo di vetture-letto, e nel periodo maggio-ottobre anche in classe *Alizés*, mediante utilizzo di un’apposita vettura, dotata di salone e di sezione panoramica, dove è possibile consumare i tre pasti quotidiani: tra le principali località del New Brunswick servite dal treno figurano Campbellton, centro rinomato per la pesca del salmone, e Moncton, sede del Museo dedicato alla storia dell’Acadia; Halifax, capitale della Nuova Scozia, è anch’essa una città ricca di richiami turistico-culturali, dal Museo dedicato alla storia marittima canadese dell’Atlantico, alla *Art Gallery of Nova Scotia*, alla locale industria del vetro soffiato, al Casino, ecc. Tre giorni la settimana il treno *L’Océan* dispone di una sezione di coda, che, una volta giunta a Matapédia, prosegue autonomamente nella Gaspésie, raggiungendo i centri di Percé e Gaspé.

5. *Railway Heritage e turismo culturale*

Nonostante il fenomeno non sia ancora così diffuso come in Gran Bretagna, negli Stati Uniti sono abbastanza numerosi gli esempi di *preserved railways*, termine adottato per la prima volta nel Regno Unito, quando nei primi anni Cinquanta alcuni oppositori alla chiusura di alcune linee secondarie arrivarono a comprare diversi tronchi insieme al vecchio materiale rotabile che vi circolava, allo scopo di “preservare” il patrimonio ferroviario per farlo conoscere alle generazioni future.²² Anche in Canada ferrovie di questo tipo non mancano, soprattutto in British Columbia, dove figurano quattro casi di testimonianze ferroviarie conservate per il contesto paesaggistico in cui si trovano inserite ed ancor più il significato storico-culturale che esse rivestono: un primo esempio, rappresentato da una *Heritage Railway*, si individua nella valle attraversata dal fiume Fraser, dove intorno alla metà dell’Ottocento si scatenò la storica corsa all’oro, il fenomeno che avrebbe poi portato al formarsi della British Columbia; un secondo esempio di *Heritage Railway* è presente a Kamloops, centro urbano, ubicato sempre nelle Montagne Rocciose, un tempo importante nodo ferroviario ed oggi invece punto di arrivo del braccio dell’importante arteria stradale *Yellowhead*; un terzo caso è rappresentato dalla ferrovia a vapore che percorre la Kettle Valley, mentre un ultimo esempio è presente a Prince George (centro urbano, anch’esso ubicato nelle Montagne Rocciose).

²² Già una decina di anni or sono esistevano nel Regno Unito oltre 60 linee restaurate a scartamento normale ed altrettante linee a scartamento ridotto, per un totale di 750 chilometri di binari, 240 stazioni passeggeri, 600 locomotive a vapore e diesel, dove lavoravano 800 addetti stipendiati, oltre a 3.000 volontari, sostenute da circa 100.000 soci e con movimento annuo pari a 8 milioni di passeggeri (Maggi 1997, 21-22). Oggi le ferrovie di interesse turistico-culturale presenti nel Regno Unito sono ulteriormente aumentate.

Anche nella grande regione delle praterie non mancano testimonianze di ferrovie di interesse turistico-cultura: ad esempio, in Alberta esiste la *Alberta Prairie Railway*, dove ancor oggi un treno a vapore d'epoca permette di godere del paesaggio della prateria; allo stesso modo, in Manitoba, una ferrovia permette un viaggio turistico in condizioni abbastanza simili a quelle dell'Alberta. In Ontario, invece, una breve tratta di 5 km ubicata nella Contea di Halton (Toronto) è percorsa da treni elettrici, mentre in Québec, nei pressi di Gatineau (Ottawa), la linea ferroviaria a vapore collega ancor oggi Coque e Chelsea, sempre a scopi principalmente turistico-culturali. In tutti questi casi, se da un lato il viaggio effettuato con treni d'epoca offerti da alcune *preserved railways* genera spesso una singolare novità, non soltanto nei giovani, ma anche negli adulti, dal momento che ricorda in primo luogo il ruolo primario svolto dalle ferrovie nella storia nordamericana, dall'altro va anche osservato che in alcune di esse, estendendo il discorso anche a alle gestite da VIARail negli itinerari ferroturistici cui si è fatto riferimento nel precedente paragrafo, offrono in genere cene ricercate sui cosiddetti *dinner trains*, la cui principale attrattiva, ancor più della visione di suggestivi panorami, è proprio quella di consumare pasti così come avveniva sui grandi espressi transcontinentali ancora negli anni Trenta (Maggi 1997, 29).

Assai numerosi in Canada sono anche i cosiddetti "musei ferroviari", per un totale di 94 strutture, presenti soprattutto in Columbia Britannica (24), Ontario (18), Alberta (14) e Saskatchewan (10) e Manitoba (9), che concentrano l'80% di tali istituzioni, seguite poi da Nuova Scozia (7), Terranova (5), Québec (3), New-Brunswick (2), Isola del Principe Edoardo (1) e Yukon (1). La più importante collezione ferroviaria è conservata comunque in Québec, dove l'*Exporail*, creato a Montréal nel 1961, conserva l'ingente patrimonio raccolto dalla Associazione Canadese di Storia ferroviaria nel corso del tempo: si tratta di oltre 250.000 oggetti e documenti, tra cui 140 veicoli ferroviari, ospitati in quattro caratteristici edifici, uno dei quali costituito da una stazione centenaria restaurata.

Per i turisti e le persone con interessi rivolti all'archeologia industriale il Canada è in grado di offrire la visita di 166 stazioni d'epoca, ancor oggi appartenenti a società ferroviarie, che nel 1990 la Commissione del Governo Federale preposta alla tutela dei luoghi e monumenti storici ha riconosciuto come beni appartenenti al patrimonio culturale del Paese, per il notevole valore storico ed architettonico evidenziato dagli edifici, e quindi meritevoli di tutela. Le "province" che ne concentrano il maggior numero coincidono con quelle che hanno rivestito un ruolo economico e politico più importante nella storia del Paese: l'Ontario e il Québec figurano infatti al primo posto, rispettivamente con 54 e 43 edifici storici (pari ai due terzi del totale), seguiti a distanza da Manitoba (18), Colombia Britannica (15), Saskatchewan (12), New Brunswick (9), Alberta (8), Nuova Scozia (5), Terranova (1), Yukon (1).

Opere citate

- BERGERON, Louis. "The new generation of museums: technical, industrial and ecomuseums". *History and Technology*, X (1993), 1-2, 91-95.
- BERTON, Pierre. *Le grand défi - le chemin de fer canadien* (2 voll.). Montréal, Editions du Jour, 1975.
- BLANCHARD, Raoul. *Le Canada français, Province de Québec. Etude géographique*. Montréal, Fayard, 1960.
- BODY, Geoffrey. *Railways for pleasure*. Newton Abbot, David & Charles, 1976.
- BOYER, Marc. *Il turismo dal Grand Tour ai viaggi organizzati*. Torino, Electa-Gallimard, 1997.
- BRESSAN, Marina e Alberto LUCHITTA (a cura di). *Come viaggiavamo. Treni e turismo tra Ottocento e Novecento*. Monfalcone, Edizioni della Laguna, 1995.
- BUTCHER, Alan C. (ed.). *Railways Restored 1996*. Surrey, Ian Allan, 1996.
- CINQ-MARS, François. *L'avènement du premier chemin de fer au Canada. St-Jean - Laprairie 1836*. St-Jean-sur-le-Richelieu, Editions Mille Roches inc., 1986.

- CODIGNOLA, Luca e Luigi BRUTI LIBERATI. *Storia del Canada. Dalle origini ai giorni nostri*. Milano, Bompiani, 1999.
- COLLODI, Carlo. *Un romanzo in vapore (da Firenze a Livorno). Guida storico-umoristica*. Reggio Emilia, Aliberti, 2002.
- DRURY, George. *Guide to tourist railroads and railroad museums. A directory of more than 350 railroad attractions in North America*. Waukesha, Kalmbach Publishing, 1995.
- GAGNON, François. “Du cheval au rail: l'évolution des circuits touristiques québécois au XIX siècle”. *Le pays laurentien au XIX siècle*, Cahier 1, Université Laval, Université du Québec à Montréal, Université du Québec à Trois-Rivières, 1992, 101-133.
- GAGNON, Serge. *L'émergence du tourisme au XIX siècle: l'exemple de Charlevoix. Une analyse morphologique, dynamique et sémiotique*. Thèse de maîtrise, Québec, Université Laval, 1960.
- GAGNON, Serge. *Le tourisme et la villégiature au Québec: une étude de géographie régionale structurale*. Thèse de doctorat, Québec, Université Laval, 2001.
- GIUNTINI, Andrea. *Il Paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*. Milano, Angeli, 2001.
- GIUNTINI, Andrea. “Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei treni popolari”. Contributo presentato al XIII Congresso di Storia Economica, Buenos Aires, 22-26 luglio 2002, in www.trenidicarta.it/pdf/11/11669.pdf.
- HUBBARD, Robert Hamilton. *Canadian Landscape Painting 1670-1930*. Madison, Wisconsin University Press, 1973.
- LUCARNO, Guido. “Il Manifesto del turismo ferroviario”. *Rivista del Turismo* III (2001), 1, 18-23.
- LUCARNO, Guido et al. “Turismo e compatibilità ambientale: il caso del turismo ferroviario”. “*Vecchi territori, nuovi mondi: la geografia nelle emergenze del 2000*”. Atti XXVIII Congresso Geografico Italiano, Roma 18-22 giugno 2000. A cura di in Giovanni Calafiore et al. Milano, Edigeo, 2003, 1187-1192.

- MAGGI, Stefano. *In treno per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*. Siena, Copinfx, 1997.
- PALOSCIA, Franco. *Storia del turismo nell'economia italiana*. Roma, Petrucci, 1994.
- PINDER, David. "Railways and the promotion of sustainable tourism in the far South West of England". *Turismo sostenibile in ambienti fragili. Problemi e prospettive degli spazi rurali, delle alte terre e delle aree estreme*. A cura di Maria Chiara Zerbi. Milano, Cisalpino, 1998. 113-127.
- PREVOST, Robert. *Trois siècles de tourisme au Québec*. Sillery, Septentrion, 2000.

Appendice

Tabella 1 - Il rapporto "ferrovia-turismo" in Canada: un'analisi spazio-temporale

Fasi	Tipologia e durata	Province e aree geografiche	Rapporto "ferrovia-turismo"
1	decollo della rete (1836-1875)	<ul style="list-style-type: none"> - Québec: Montréal-Lago Champlain (1836) - Nuova Scozia: Albion-Dunbar (carbone) (1839) - Ontario: Windsor-Niagara Falls (1854) - <i>Grand Trunk Railway</i>: Montréal-Levis (Québec) (1854) - <i>Grand Trunk Railway</i>: Montréal-Toronto (1856) - <i>Grand Trunk Railway</i>: Lévis - Kamouraska - Rivière-du-Loup - Cacouna (1860) - <i>Prince Edward Island Railway</i> (1875) 	- I primi luoghi di villeggiatura (Kamouraska e Cacouna), importanti già nella prima metà dell'Ottocento, sono raggiunti dal mezzo ferroviario

Ferrovie e turismo. Il modello canadese

2	sviluppo della rete nei territori di più antica colonizzazione (1876-1880)	<p>- <i>Intercolonial Railway</i>: Ontario, Québec, New Brunswick e Nuova Scozia sono territori collegati in un'unica rete e quindi è possibile spostarsi da Toronto a Montréal, Lévis, Rivière-du-Loup in quanto dal 1876 è possibile proseguire verso est e raggiungere Rimouski, Matapédia, Moncton e Halifax.</p> <p>- nel 1880 viene collegata alla ferrovia anche la città di Québec</p>	- Si moltiplicano i centri turistici lungo la sponda destra del San Lorenzo ed in particolare lungo la tratta ferroviaria compresa tra Rivière-du-Loup e Métis
3	formazione della rete trans-continentale (1880-1886)	<p>- <i>Transcanadian Railway</i>: in soli sei anni la <i>Canadian Pacific</i> collega Montréal con Port Moody (Columbia Britannica): non vi è più soluzione di continuità tra costa atlantica e costa pacifica</p>	- La <i>Canadian Pacific</i> promuove la costituzione del primo parco naturale canadese (<i>Banff National Park</i>) nel 1885, dove nel 1888 costruirà il <i>Banff Springs Hotel</i> in stile <i>château scozzese</i> e nel 1890 un primo <i>chalet</i> sul Lake Louise

<p>4</p>	<p>sviluppo incontrollato della rete (1887-1917)</p>	<p>- Anche la <i>Grand Trunk Railway</i> sviluppa la sua rete nell'Ovest Canadese, trasformando la località di Jasper (Montagne Rocciose) in importante nodo ferroviario e in polo turistico</p> <p>- Viene costruita la tratta Québec-Montmorency-Charlevoix, sulla sponda sinistra del San Lorenzo</p> <p>- completamento della tratta Québec - Roberval (1888)</p> <p>- la <i>Canadian Pacific</i>, nel 1891 inizia a gestire la prima rotta canadese sul Pacifico, avente come polo portuale Victoria (Isola di Vancouver)</p>	<p>- La <i>Grand Trunk Railway</i> promuove la costituzione del secondo parco naturale canadese (<i>Jasper National Park</i>) e le prime strutture alberghiere a Jasper, in stile <i>château scozzese</i>.</p> <p>- Si tratta della prima ferrovia costruita per scopi prevalentemente religiosi (Sainte-Anne-de-Beaupré) e turistici, che favorisce un ulteriore sviluppo dei centri di Limoilou, Giffard, Beauport e Montmorency</p> <p>- anche la località turistica di Roberval e il lago Saint Jean sono collegati alla capitale del Québec, dove nel 1893 la <i>Canadian Pacific</i> costruisce il grande albergo <i>Château Frontenac</i>, principale simbolo della <i>Haute-Ville</i></p> <p>- tra il 1904 e il 1908, a Victoria la <i>Canadian Pacific</i> costruisce il grande e lussuoso albergo <i>The Empress</i>, uno dei principali simboli culturali di richiamo turistico della città</p>
----------	--	--	--

Ferrovie e turismo. Il modello canadese

5	sviluppo controllato e consolidamento della rete (1918-1960)	<ul style="list-style-type: none"> - costituzione della <i>Canadian National</i> (1918) - parziale nazionalizzazione della rete (dal 1923) - completamento della <i>Hudson Bay Railway</i> - prolungamento (da Edmonton fino alla <i>Grande Prairie</i> e a Dawson Creek (1931) della <i>Northern Alberta Railways</i> - prolungamento della <i>Ontario Northland Railway</i> fino alla <i>James Bay</i> (1932) - prolungamento della <i>Pacific Great Eastern</i> fino a Prince George e Dawson (anni Cinquanta) 	<ul style="list-style-type: none"> - primo sviluppo del <i>turismo ferroviario</i> - espansione del <i>turismo ferroviario</i> - » » » - » » » - » » » - » » »
6	ridimensionamento della rete (1961-2006)	<ul style="list-style-type: none"> - gestione del traffico passeggero della società <i>VIA Rail</i>, costituita nel 1978 da parte di <i>Canadian National</i> e <i>Canadian Pacific</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Via Rail</i> promuove il <i>ferroturismo a tema</i> in accordo con alcuni importanti tour operator - <i>Canadian Pacific</i>, sulla rete gestita per il traffico merci promuove alcuni occasionali di <i>ferroturismo a tema</i> per lo più con scopi commemorativi ed enogastronomici - decollano e si sviluppano le iniziative legate alla costituzione di <i>preserved railways</i>

			(ferrovie turistiche) e di altre forme di <i>Heritage Railway</i> (Musei ferroviari e Associazioni per la storia e la tutela del patrimonio culturale legato alle ferrovie e alle stazioni “storiche”).
--	--	--	---

(Fonte: elaborazioni dell’autore su fonti varie citate in bibliografia)

Tabella II - Pacchetti ferroturistici a “tema” gestiti da VIARail in collaborazione con i primi 4 Tour Operator

Tema del viaggio	Tipologia*	Area o località geografica e tipo di treni	Tour Operator	gg.	Periodo
<i>Auberge et chalets Lac Blanc</i>	1	Mauricie - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Voyages Escapade</i>	4	maggio-ottobre
<i>Auberge Le Baluchon</i>	1	Mauricie - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Voyages Escapade</i>	3	maggio-dicembre
<i>Cap au Leste au royaume du Saguenay</i>	1	Saguenay - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Voyages Escapade</i>	4	maggio-ottobre
<i>Escapade en kayak de mer</i>	1	Mauricie - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Voyages Escapade</i>	3	giugno-ottobre
<i>Forfait Détente-Sacacomie</i>	1	Mauricie - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Voyages Escapade</i>	3	gennaio-dicembre
<i>Forfait plein air – Club Odanak</i>	1	Mauricie - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Voyages Escapade</i>	3	maggio-ottobre

Ferrovie e turismo. Il modello canadese

<i>Forfait plein air – Seigneurie du Triton</i>	1	Mauricie - Trains du Nord Québec	<i>Voyages Escapade</i>	3	maggio-ottobre
<i>Le Goéland – Forfait Pêche et Plein Air</i>	1	Mauricie - Trains du Nord Québec	<i>Voyages Escapade</i>	3	maggio-ottobre
<i>Seigneurie du Triton & Tipi Innusit</i>	1	Mauricie - Trains du Nord Québec	<i>Voyages Escapade</i>	4	maggio-ottobre
<i>TAMARAC – Forfait Réservoir Gouin</i>	1	Mauricie - Trains du Nord Québec	<i>Voyages Escapade</i>	7	maggio-ottobre
<i>Cabaret Distinction</i>	2	Montréal - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	2	giugno-ottobre
<i>Casino Buffet</i>	2	Montréal - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	gennaio-ottobre
<i>Casino Hébergements</i>	2	Montréal - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
<i>Découverte de Montréal</i>	2	Montréal - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
<i>Découverte de Québec</i>	2	Québec-Ville - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
<i>Flora Exquis</i>	2	Montréal - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
<i>Flora Hébergement</i>	2	Montréal - Trains du Corridor	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre

Giuseppe Rocca

<i>Forfait Musée et Aquarium</i>	2	Québec-Ville - <i>Trains du Corridor</i>	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
Gourmand à Montréal	2-3	Montréal - <i>Trains du Corridor</i>	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
Gourmand à Québec	2-3	Québec-Ville - <i>Trains du Corridor</i>	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
<i>La Ronde menu 3 – Etonnant</i>	2-3	Montréal - <i>Trains du Corridor</i>	<i>Hospitalité Canada Tours</i>	3	giugno-ottobre
<i>L’Aventure Saguenéenne</i>	1	Saguenay - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Globe Trotter Tours</i>	8	dicembre-marzo
<i>Le Mahikan (Lac Saint Jean)</i>	1	Nord-Québec - <i>Trains du Nord Québec</i>	<i>Globe Trotter Tours</i>	8	dicembre-marzo
L’Espresso de la Gaspésie	1-2	Gaspésie - <i>Train “La Chaleur”</i>	<i>Globe Trotter Tours</i>	13	giugno-ottobre
L’Espresso dell’Ovest	1-2	Columbia B.- <i>Canadien - Skeena - Malahat</i>	<i>Globe Trotter Tours</i>	15	giugno-ottobre
L’Espresso delle Maritimes	1-2	New Brunswick - <i>Nuova Scozia - L’Océan</i>	<i>Globe Trotter Tours</i>	13	giugno-ottobre
Le Capitali dell’Est: Toronto–Ottawa–Québec–Montréal	2	Ontario-Québec - <i>Trains du Corridor</i>	<i>Out by View</i>	10	gennaio-dicembre
Le due Culture	2	Ontario-Québec - <i>Trains du Corridor</i>	<i>Out by View</i>	8	gennaio-dicembre

Ferrovie e turismo. Il modello canadese

Le Montagne Rocciose in treno	2	Columbia/ Alberta - <i>Canadien-Skeena-Malahat</i>	<i>Out by View</i>	8	maggio-ottobre
Toronto, Montréal e Halifax in treno	2	Nuova Scozia - <i>Trains du Corridor-Océan</i>	<i>Out by View</i>	8	maggio-ottobre
Traversata del Canada in treno	2	Vancouver - Jasper- Toronto - <i>Canadien</i>	<i>Out by View</i>	12	maggio-ottobre

* 1. Viaggio di avventura (ecoturismo); 2. Viaggio per turismo urbano; 3. Viaggio per turismo enogastronomico

(Fonte: elaborazioni dell'autore su dati VIARail)

Tabella III -Itinerari ferroturistici gestiti da VIARail

Area geografica	Tratta ferroviaria	Treno e servizi offerti	Temi turistici
1. Isola di Vancouver di Sud-Est	Courtenay - Nanaino - Victoria	<i>Le Malahat</i> classe economica	paesaggio e turismo culturale
2. British Columbia Centrale	Prince Rupert (Pacifico) - Prince Georg - Jasper (Montagne Rocciose)	<i>Le Skeena</i> - classe economica e classe <i>totem de luxe</i> panoramica	paesaggio, ecoturismo (Parchi nazionali), turismo culturale e turismo bianco
3. British Columbia Meridionale	Vancouver (Pacifico) - Kamloops - Jasper - Edmonton (Alberta) - Saskatoon (Saskatchewan) - Winnipeg (Manitoba) - Toronto	<i>Le Canadien</i> - classe economica e classe <i>comfort</i> panoramica	paesaggio, ecoturismo (Parchi nazionali), turismo culturale e turismo bianco

Giuseppe Rocca

4. Praterie del Manitoba e Baia di Hudson	Wekusko - Thompson - Gillam (Nelson River) - Churchill	<i>Hudson Bay</i> - classe economica con servizio ristoro e cuccette	paesaggio ed ecoturismo
5. Regione dei Grandi Laghi	Sudbury-WhiteRiver (Superior Lake)	<i>Superior Lake</i> - classe economica	paesaggio ed ecoturismo
6. Corridor (Ontario e Québec)	Windsor - London - Toronto - (Niagara Falls)-Montréal-(Ottawa)-Québec	diverse corse di intercity giornalieri	paesaggio, turismo culturale, congressuale e d'affari
7. Abitibi (Québec)	Montréal - Hervey - La Tuque - Parent - Senneterre	<i>L'Abitibi</i> - classe economica	paesaggio ed ecoturismo
8. Saguenay (Québec)	Montréal - Hervey - Chambord (Lac Saint Jean) - Jonquière	<i>Le Saguenay</i> - classe economica	paesaggio ed ecoturismo
9. Province marittime atlantiche (New Brunswick - Nuova Scozia)	Montréal - Charny - Rivière-du-Loup - Rimouski - Matapédia - Halifax	<i>L'Océan</i> - classe economica e classe di lusso (maggio-ottobre)	paesaggio, ecoturismo e turismo culturale
10. Gaspésie	Montréal - Charny - Rivière-du-Loup - Rimouski - Matapédia - Gaspé	<i>L'Océan</i> -classe economica	paesaggio, ecoturismo e turismo culturale

(Fonte: elaborazioni dell'autore su dati VIARail)