

Renato Simoni

**LA COSTRUZIONE DELLA LINEA
FERROVIARIA LUGANO-CHIASSO
(1873-1875)**

Aspetti di storia sociale



FONDAZIONE
PELLEGRINI
CANEVASCINI

fpc

Illustrazione di copertina

Lavori alla trincea di Coldrerio 1873-1874. Fondo fotografico ASTi, n° 17019.

Collana online della Fondazione Pellegrini Canevascini

4

Renato Simoni

**LA COSTRUZIONE DELLA LINEA
FERROVIARIA LUGANO-CHIASSO
(1873-1875)**

Aspetti di storia sociale

Prefazione di Orazio Martinetti

© Fondazione Piero e Marco Pellegrini - Guglielmo Canevascini,
Bellinzona Dicembre 2024

Versione digitale liberamente scaricabile da www.fpct.ch

Edizione cartacea stampata il 6 dicembre 2024, giorno del 150.esimo
dell'inaugurazione della linea Lugano-Chiasso
dalla Tipografia Tipo-Offset Aurora SA, Lugano-Canobbio
con il sostegno di:
Città di Mendrisio
Comune di Chiasso
Fondazione Agnese e Agostino Maletti, Mendrisio
SEV Sindacato del personale dei trasporti

Prefazione

L'impresa ferroviaria appare tuttora come un'epopea dalle mille facce, un poliedro in cui s'intersecano destini individuali e collettivi, la politica e l'economia, la società e la cultura. Renato Simoni ne esplora in questo saggio solo un tassello, circoscritto ma significativo, la tratta che nel 1874 si arresta nella cittadina di Lugano, sulla collina che sovrasta il lago, mentre nell'alto Ticino già fervono i lavori per lo scavo del «grand tunnel du Saint-Gothard». La Chiasso-Lugano è considerata una linea di pianura, ma come i lettori vedranno esigerà anch'essa il suo tributo di sudore e sangue. Simoni indugia infatti sulle condizioni di lavoro delle maestranze, operai giunti dal limitrofo Regno d'Italia, e perciò detti «regnicoli». Ed è ampio lo spettro dei profili professionali che l'opera richiede, dalla manovalanza (sterratori, spaccapietre, carriolanti) ai mestieri che presupponevano esperienza e perizia (minatori, muratori, fabbri, carpentieri). In un cantone ancora vincolato al modo di produzione agro-pastorale, l'unica via d'uscita da una vita di stenti, se non proprio dalla miseria (almeno nelle valli), era l'emigrazione, prima stagionale verso le città dell'Italia settentrionale o verso la Francia, e poi definitiva, con destinazione Australia o California. Ma mentre i valligiani si apprestavano ad imbarcarsi, un altro flusso migratorio, questa volta contrario, sciamava con i propri attrezzi in spalla nei borghi del Sottoceneri, chiamato dagli impresari che si erano aggiudicati gli appalti. Simoni si sofferma anche su questo aspetto, evidenziando spregiudicatezze e operazioni improvvisate, votate quasi subito al fallimento, con risvolti assimilabili al brigantaggio. D'altronde siamo in un'epoca in cui la speculazione e la filibusta finanziaria sono la norma, come ebbe ad osservare anche un attento osservatore dell'epoca, Karl Marx, il quale, in una lettera inviata nel 1879 al traduttore del *Capitale* in russo, Nicolaj Daniel'son, scrisse:

Insomma, esse [le società per azioni] diedero un impulso mai prima sospettato alla *concentrazione del capitale* e quindi all'accelerazione e all'ampliamento in misura enorme dell'*attività cosmopolitica* del capitale creditizio, avvolgendo così tutto il mondo in una rete di imbrogli finanziari e di *indebitamenti* reciproci – questa forma tipicamente capitalistica di fratellanza “internazionale”.¹

La strada ferrata fende il territorio, scava profonde trincee nelle campagne, apre varchi nella boscaglia ed erige massicciate lungo le sponde del Ceresio, prima di sparire, ma solo brevemente, in qualche galleria. Le insidie della natura, come il maltempo che provoca scoscendimenti e allaga i cantieri, rallentano i lavori ma non li bloccano. Finalmente, nel dicembre del 1874, autorità e popolo possono festeggiare l'apertura del troncone, primo segmento di un'intelaiatura che poi conoscerà ulteriori sviluppi con l'inaugurazione, nel maggio del 1882, dell'intera ferrovia del Gottardo, da Immensee a Chiasso. A bordo delle ancora traballanti carrozze della «Gotthardbahn» (GB) giunge così anche in Ticino la sospirata «modernità», al traino di vaporiere costruite in Germania e messe su rotaia dopo infinite peripezie. Fatto sta che i binari stabiliscono nuove gerarchie insediative nelle valli e nei centri abitati, stimolando altre iniziative nel campo dei trasporti: tramvie cittadine, funicolari, ramificazioni regionali, navigazione

¹ «Effetti sconvolgenti delle costruzioni ferroviarie e confronto fra Stati Uniti e Russia» (1879), in Karl Marx-Friedrich Engels, *India Cina Russia*, a cura di Bruno Maffi, introduzione di Mario Maffi, il Saggiatore, Milano, 2008, p. 257.

lacuale. Stazioni, viali e strade ridisegnano il reticolo urbanistico di Chiasso (stazione internazionale), Mendrisio e Lugano, come anche degli altri paesi attraversati dalla linea. La GB crea posti di lavoro (ma non nelle funzioni apicali, che restano saldamente nelle mani della società lucernese), permette alle merci locali di penetrare in qualche mercato d'oltralpe, ma presto emergono anche le delusioni, legate all'elevato costo delle tariffe. Inoltre il treno riporta al sud delle Alpi la fede protestante, dopo che nel 1555 i riformati erano stati espulsi dal baliaggio di Locarno. Non solo: lungo le rive dei laghi spuntano alberghi gestiti in prevalenza da germanofoni, i quali vanno a formare – assieme agli impiegati della GB – colonie con riflessi nella vita associativa e ricreativa, nella comunità religiosa (chiese), nell'insegnamento (scuole di lingua tedesca) e nell'informazione giornalistica (*Tessiner Zeitung*).

L'ingresso nell'era ferroviaria è però salutata come un passo decisivo verso una maggiore integrazione nel tessuto politico e ideale elvetico, specie dopo la decisione – non scontata – di procedere alla costruzione della linea del Monte Ceneri.² La ferrovia assume dunque i connotati di un'opera altamente patriottica. E questo varrà non soltanto per l'isolato Ticino ma anche per tutte le aree periferiche della Confederazione:

È appunto al progresso della tecnica nei trasporti, cioè essenzialmente alla strada e alla ferrovia, che il popolo svizzero deve in primo luogo il senso crescente della sua unità nazionale. È pensabile che il popolo svizzero avrebbe cercato e realizzato una unità nazionale, se nel XIX secolo e nel XX secolo la distanza da Ginevra a Coira e da Basilea a Lugano, calcolata in ore e in spese di viaggio, fosse ancora stata quella dei cinque secoli precedenti? O che le popolazioni, così diverse per lingua, credenze e professioni, che occupano oggi questo territorio tanto accidentato che costituisce la Svizzera, avrebbero sentito il bisogno di unità giuridica e di accentramento amministrativo, bisogno che costituisce l'elemento più caratteristico della recente evoluzione costituzionale?³

Ricordata questa funzione storica, crediamo non contestabile nonostante le frustrazioni prima menzionate, ritorniamo al cuore di questa accurata ricerca di Renato Simoni: le condizioni del lavoro operaio e i suoi riflessi nell'organizzazione medico-sanitaria nel cantone, con al centro l'ospedale Beata Vergine di Mendrisio. Questioni che permettono di allargare l'asta del compasso dalle micro-vicende locali alla più generale situazione in cui versavano le classi lavoratrici nel tumulto della rivoluzione industriale. Per limitarci all'orizzonte dell'Europa occidentale, pensiamo alle sorti del proletariato minerario inglese nella prima metà dell'Ottocento descritte dal giovane Engels:

² Si veda ora il volume di Walter Finkbohner e Roland Arnet: *La ferrovia del Monte Ceneri*. Scenari di storia, di pianificazioni e di vita ferroviaria, Giampiero Casagrande editore, Lugano, 2022.

³ William E. Rappard, *La Costituzione federale della Svizzera*, Arti Grafiche Carminati, Locarno, 1948, p. 449. Una funzione analoga la svolse negli Stati Uniti la linea che nel 1869, il 10 maggio, permise ai convogli dell'Union Pacific e della Central Pacific di incontrarsi nello stato dell'Utah: «se in futuro qualcuno dovesse cercare il giorno in cui il paese divenne finalmente una nazione [...] è possibile che non cercherà l'esito in qualche campagna politica o di una battaglia, ma sceglierà invece il momento in cui le due locomotrici – una proveniente da est e l'altra da ovest – si incontrarono a Promontory Point». Cit. da Christian Wolmar, *Sangue ferro e oro*. Come le ferrovie hanno cambiato il mondo, EDT, Torino, 2011, p. 194. Sulla ferrovia del Gottardo come fautrice dell'identità elvetica si sofferma Judith Schueler nella sua tesi di dottorato *Materialising Identity*. The co-construction of the Gotthard Railway and Swiss national identity, Aksant, Den Haag, 2008.

L'operaio è sdraiato su un fianco e abbatte il carbone con il piccone puntellandosi sul gomito, donde un'infiammazione alla giuntura e, nei casi in cui deve stare inginocchiato, all'articolazione del ginocchio. Le donne e i fanciulli che devono trascinare il carbone strisciano carponi lungo le basse gallerie attaccati con finimenti e una catena, che in molti casi passa tra le gambe, e un carrello che un altro di dietro spinge con la testa e con le mani. Coloro che spingono con la testa vengono colpiti da irritazione locale, dolorosi gonfiori e ulcerazioni. In molti casi le gallerie sono anche umide, di modo che questi operai devono strisciare in mezzo ad un'acqua sudicia o salata, profonda parecchi pollici, che provoca parimenti irritazioni cutanee.⁴

Trascorrono i decenni, ma le giornate del «popolo del sottosuolo» non mutano in modo significativo. Se ne fa interprete, allo spirare del secolo, anche la letteratura popolare, e qui il riferimento d'obbligo è *Germinal*, romanzo di Émile Zola composto tra il 1884 e il 1885, resoconto carico di empatia per la quotidianità dei minatori nel bacino carbonifero della Francia del Nord:

Su nel cunicolo di scavo, i minatori si erano anch'essi rimessi al lavoro. Si dava di frequente il caso che abbreviassero la colazione per non infreddolirsi, e quel pane, trangugiato così lontano dal sole, con muta voracità, si metteva loro sullo stomaco come fosse di piombo. Stesi su un fianco, menavano giù colpi da orbo, spinti dall'idea fissa di fornire un gran numero di vagoncini. In quella bramosia d'un così duramente disputato guadagno non avvertivan più nulla. Né lo stillicidio dell'acqua che enfiava loro le membra, né i crampi provocati dal persistere che facevano in posizioni forzate, né il soffoco delle tenebre in cui scolorivano come piante messe in cantina. E l'aria, via via che le ore passavano, diventava più mefitica, scaldata dal fumo delle lampade, intanfità dagli aliti pestilenziali e resa asfissiante dalle esalazioni di grisù. Dava fastidio agli occhi come le ragnatele...⁵

Atmosfere analoghe trapelano dalle opere degli scrittori italiani meridionali appartenenti alla corrente verista: qui il mondo raccontato è quello delle solfate siciliane e dei pozzi di lignite della Sardegna. Ancora nel secondo dopoguerra Carlo Cassola e Luciano Bianciardi avvertono l'esigenza di testimoniare quanto era successo nei cunicoli metalliferi della Maremma all'indomani del grave incidente del 1956, in cui avevano perso la vita 43 minatori:

Le cause che vizioano l'aria in miniera sono svariate: respirazione degli uomini e degli animali, lampade a combustione, gas prodotti dall'esplosione delle mine, putrefazione del legname delle armature, ossidazione lenta dei giacimenti, incendi sotterranei, produzione di polveri impalpabili durante la perforazione della roccia, temperatura delle rocce (che aumenta di un grado ogni 33 metri di profondità, per cui i cantieri più profondi sono anche i più caldi).⁶

Come talpe a centinaia di metri di profondità, giornate sfiancanti, insidie mortali dietro ogni colpo di piccone, dietro ogni miccia accesa... e poi i disastri, come in Belgio nello stesso «annus horribilis» 1956, la «catastrofe» nel Bois du Cazier di Marcinelle che l'8 agosto si porta via 262 lavoratori, di cui 135 immigrati italiani.

⁴ Friedrich Engels, *La situazione della classe operaia in Inghilterra* (1845), Feltrinelli, Milano, 2021, p. 305.

⁵ Émile Zola, *Germinal* (1884-1885), Rizzoli, Milano, 2013, pp. 124-125.

⁶ Luciano Bianciardi e Carlo Cassola, *I minatori della Maremma* (1956), edizioni Minimum Fax, Roma, 2019, p. 69.

Dalle viscere del massiccio alpino e prealpino, le maestranze che accorrono a migliaia dalla Lombardia e dal Piemonte (i «cinesi d'Europa») non estraggono carbone ma pure loro picconano, perforano, rimuovono macerie, respirano aria impastata di silice e spesso soccombono, o per la caduta di massi o per una scorretta manipolazione della dinamite, come accade a Maroggia nella notte del 14 febbraio del 1874 (quattro vittime). Ma molti nomi non figureranno mai negli elenchi dei defunti stilati dalle imprese: è il destino di chi rimane colpito da anchilostomiasi («*ancylostoma duodenalis*»), detta anche anemia dei minatori: una debilitante malattia di natura parassitaria che nel microclima tropicale generato dalle alte temperature in galleria trovava un ambiente ideale per riprodursi e introdursi nell'organismo umano.

L'anemia mobilitò i migliori studiosi di parassitologia del tempo e dopo vari tentativi rivelatisi inefficaci fu trovato un rimedio. Ma soprattutto la conoscenza del ciclo vitale dell'agente patogeno permise di approntare misure igieniche preventive. Le nozioni così accumulate dalla comunità scientifica furono poi applicate nei cantieri del Sempione (1898-1906) con risultati molto positivi.⁷

Un processo analogo, seppur limitato nei numeri e nelle conseguenze, avvenne sulla tratta Chiasso-Lugano: anche qui la medicina, in tutte le sue specializzazioni, dovette far fronte ad un subitaneo incremento dei casi dovuti a traumi, come fratture e ferite di vario genere. L'ospedale Beata Vergine, agli inizi poco più di un cronicario, dovette pian piano dotarsi di una struttura più efficiente, ma soprattutto aggiornare la sua cultura medico-scientifica, in più punti arretrata, come la chirurgia, l'epidemiologia, la profilassi. La complessità della casistica riportata in questo studio fa stato dei rapidi progressi compiuti in questi campi, al fine di allineare l'offerta medica agli standard più avanzati.

Nel contempo, nelle valli superiori, la costruzione della «Gotthardbahn» andava in scena un altro atto, tanto grandioso quanto drammatico, sia lungo le rampe di accesso sia nel tunnel del San Gottardo. L'opera spezzò ritmi e consuetudini dei villaggi montani, ingrossandoli in modo abnorme, con pesanti ripercussioni nell'offerta di alloggi. Göschenen e Airolo, ai due estremi della grande galleria, dovettero fare i conti con il sovraffollamento e con le relative ricadute sulla salute pubblica:

Nelle stanze c'è una decina di brande. Se non sono dieci, sono otto, tante quante se ne possono stipare. Dodici o più persone si accalcano in una camera, tutti assieme adulti e bambini. Si cucina, si mangia e si dorme. Sopra la stufa pendono abiti bagnati ad asciugare. Sul pavimento razzolano galline. Una latrina manca, o se c'è scarica le deiezioni sulla strada. L'urina finisce sul mucchio di rifiuti all'esterno dell'uscio. Circolano diarrea, dissenteria e febbre tifoide.⁸

⁷ Sul progresso scientifico in questo campo si veda il saggio di Bernardino Fantini, «I lavori ai tunnel del Gottardo e del Sempione e l'origine della moderna medicina del lavoro», in *Milano 1906. L'esposizione internazionale del Sempione*. La scienza, la città, la vita, a cura di Pietro Redondi e Paola Zocchi, Guerini e Associati, Milano, 2006, pp. 37-48.

⁸ Felix Moeschlin, *Wir durchbohren den Gotthard*, Artemis Verlag, Zürich und Stuttgart, 1957, p. 462.

Fino al 1982, anno in cui si è celebrato il centenario del traforo⁹, pochi autori si erano occupati di questi aspetti di storia sociale, la giornata lavorativa, i sistemi e i livelli retributivi, l'alimentazione, le epidemie, i rapporti con gli autoctoni e le donne, le risse favorite dall'alcol, gli incendi e le agitazioni (incluso lo sciopero scoppiato a Göschenen nel 1875 e represso a fucilate). Poi però le ricerche si sono moltiplicate e ampliate, stimolate anche dal lungometraggio di Villi Hermann *San Gottardo*, uscito nelle sale nel 1977: un interesse crescente, poi esteso ad altre epiche imprese ferroviarie¹⁰, che nel 1997 sfociò nell'allestimento di una grande esposizione al Museo dei trasporti di Lucerna.¹¹

In tutte queste iniziative la questione ferroviaria si è rivelata un caso di scuola, un argomento che, per sineddoche, permette di spaziare dal locale al globale e viceversa, un andirivieni mentale suggerito e incoraggiato dallo stesso mezzo di trasporto. Varcare frontiere, fisiche e politiche, e unire punti tra loro distanti è infatti nella sua natura.¹² Seguirne le tracce, per lo storico, significa allora montare in carrozza per inoltrarsi nella fitta trama dei binari, verso destinazioni sconosciute, reali oppure soltanto fantasticate.

Orazio Martinetti

⁹ Ci riferiamo alla mostra documentaria e al relativo catalogo promossi dalla Scuola cantonale di commercio *I cento anni della ferrovia del San Gottardo 1882-1982*, a cura di Bruno Caizzi e Raffaello Ceschi, edizioni Casagrande SA, Bellinzona, 1982, e al concomitante simposio *Il San Gottardo e l'Europa*. Genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982, atti del convegno di studi, Bellinzona, 14-15 maggio 1982, Arti grafiche A. Salvioni & Co, Bellinzona, 1983.

¹⁰ Si veda ad esempio il lavoro di Andrea Tognina, *Gli operai del Bernina*. Storia sociale di un cantiere ferroviario, Società storica Val Poschiavo, 2010.

¹¹ *Kohle, Strom und Schienen*. Die Eisenbahn erobert die Schweiz. Hg. vom Verkehrshaus der Schweiz, Verlag Neue Zürcher Zeitung, Zürich, 1997.

¹² *Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970*, a cura di Monika Burri, Kilian T. Elsasser, David Gugerli, Chronos-Verlag, Zürich, 2003.

Elenco delle abbreviazioni

ASCM	Archivio Storico della Città di Mendrisio
ASL	Archivio Storico della Città di Lugano
AST	<i>Archivio Storico Ticinese</i>
ASTi	Archivio di Stato Bellinzona
BMSI	<i>Bollettino medico della Svizzera italiana</i>
BSSI	<i>Bollettino storico della Svizzera italiana</i>
CR	<i>Conto-Reso del Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino</i>
D	<i>Il Dovere</i>
DSS	<i>Dizionario Storico della Svizzera</i>
FO	<i>Foglio Ufficiale delle pubblicazioni e degli annunzi nel cantone Ticino</i>
GB	Gotthardbahn (Ferrovia del Gottardo)
GT	<i>Gazzetta Ticinese</i>
OBV	Ospedale della Beata Vergine di Mendrisio
OSM	Ospedale di Santa Maria Lugano
PSA	<i>Protocollo delle sedute dell'Amministrazione del venerando Ospizio della Beata Vergine in Mendrisio</i>
PVGC	<i>Processi Verbalì del Gran Consiglio</i>
PVM	<i>Processo verbale del Municipio di Mendrisio</i>

Introduzione

Le periodiche incursioni nell'Archivio storico di Mendrisio, anche per condividere l'accurata sistemazione che la sua archivista Stefania Bianchi gli stava imprimendo, ci hanno permesso a più riprese di avvicinare la storia economica e sociale del vecchio Borgo. Di tanto in tanto gli approfondimenti si sono tradotti in ricerche individuali o collettive, il cui prodotto più originale è stata la collana "Quaderni di Casa Croci", edita dal locale Museo d'Arte, interrottasi purtroppo con la fine di questo primo ciclo della vita dell'Archivio, oggi ampliato e trasferito alla Filanda.

Tra i fondi più importanti confluitivi negli anni Ottanta vi furono quelli dell'Ospedale Beata Vergine che l'allora direttore decise, con generosità e fiducia, di affidare alla nascita struttura culturale: verbali, faldoni e ciò che rimaneva dell'antica Biblioteca dei cappuccini.

La documentazione dell'Ospedale era già stata consultata qualche decennio prima da Mario Medici per la redazione del capitolo "Un secolo di vita sanitaria", pubblicato nel volume collettaneo per il centenario del nosocomio *L'Ospizio della Beata Vergine di Mendrisio 1860-1960*. Tra quelle pagine ci colpì un grafico, frutto dell'intenso ma nascosto lavoro che spesso regge queste sintetiche immagini, concernente l'evoluzione quantitativa dei pazienti ospitati nell'Ospedale. L'impennata della curva a metà degli anni Settanta dell'Ottocento ci stimolò a scavare e a tornare su quel momento straordinario, collegandolo alla storia sociale del paese in quegli anni.

Scorporando i dati per sesso, età, provenienza e anamnesi degli ospiti, non fu difficile individuare il nesso tra l'ascesa dei ricoveri in Ospedale e la costruzione della prima strada ferrata Lugano-Chiasso. Le nostre prime proiezioni grafiche del fenomeno impressionarono non solo l'archivista, ma anche l'interesse di qualche altro storico, come Fabrizio Mena, che ci incoraggiò a proseguire la ricerca sulla costruzione della prima tratta ticinese della Gotthardbahn, con quelle tra Biasca e Bellinzona e tra Bellinzona e Locarno, piuttosto inesplorate.

Le tre cosiddette linee di pianura ticinesi costituirono nel biennio 1873-1874 una sorta di laboratorio anticipatore di quanto sarebbe accaduto con la costruzione delle rampe d'accesso, il collegamento del Ceneri e il grandioso traforo alpino del S. Gottardo. Imprese di grande livello tecnologico e finanziario, ma anche di preventivi approssimativi, costi sottostimati, enormi deficit, contratti capestro con scadenze quasi impossibili, condizioni di lavoro poco attraenti per la manodopera locale, sostituita in gran parte da immigrati dell'Italia settentrionale. Le fosche previsioni sul futuro dell'impresa, alla fine di questa prima tappa, provocarono anche la caduta di qualche illustre personaggio, tra cui l'ing. Robert Gerwig e del quasi onnipotente banchiere e imprenditore zurighese Alfred Escher.

Nella ricerca, più che la storia dell'alta finanza e dell'ingegneria d'avanguardia, abbiamo cercato di aprire uno spiraglio sul lavoro e sui lavoratori impiegati. Un'indagine non facile da condurre sui rapporti ufficiali della Gotthardbahn (GB), piuttosto sommari e sbrigativi sugli aspetti sociali. Il lavoro oltre che scientificamente ci è sembrato anche moralmente doveroso verso tutti coloro che persero la salute e magari anche la vita senza che nessuno li abbia ricordati.

In quest'ambito, facendo abbondante spazio agli atti dell'inchiesta che ne seguì, abbiamo pure cercato di mettere a fuoco uno degli episodi più tragici ed emblematici della costruzione delle linee di pianura, l'incidente alla galleria di Maroggia del 14 febbraio 1874, legato all'incauta manipolazione della dinamite.

Un secondo versante della questione che ci ha interessato è quello delle ricadute che i lavori per questa maestosa opera esercitarono sul territorio di Mendrisio e sul suo ospedale.

Prendendo avvio dalle fonti locali conservate nell'Archivio di Mendrisio abbiamo cercato di verificare l'impatto che l'arrivo della ferrovia ebbe nella formazione del quartiere a ridosso della stazione del Borgo, in particolare attraverso la costruzione della via che lo doveva collegare con l'antico nucleo: Via alla Stazione, più tardi dedicata a Giuseppe Motta.

D'altra parte, il ricco Fondo dell'OBV conservato nell'Archivio storico comunale, ci ha stimolati a sondare le ripercussioni che il massiccio afflusso di pazienti provenienti dal cantiere ferroviario ebbe sulla struttura e la gestione del nosocomio, cercando di individuare eventuali segnali di una possibile modernizzazione in senso clinico durante il suo primo venticinquennio di vita.

Nell'indagine abbiamo allargato lo sguardo anche all'Ospedale Santa Maria di Lugano che, analogamente all'Ospizio della Beata Vergine di Mendrisio, aveva stipulato con la GB una convenzione per ospitare malati e feriti della linea ferroviaria in costruzione: l'istituto luganese si sarebbe occupato della tratta a Nord del ponte diga (Melide-Lugano), quello mendrisiense di quella a meridione del manufatto, tra Bissonne e Chiasso.

Nei vari archivi abbiamo potuto contare sulla piena disponibilità dei loro collaboratori: Emanuele Redolfi all'Archivio di Stato, Manuela Maffongelli e Damiano Robbiani in quello storico della Città di Lugano, Brenno Leoni responsabile dell'Archivio storico della città di Mendrisio.

Come sempre, nei nostri lavori nell'ambito della Fondazione Pellegrini Canevascini, abbiamo potuto valerci della competente lettura e dei consigli dei membri del suo Gruppo di lavoro, in particolare di Vanessa Bignasca, Pasquale Genasci, Marco Marcacci, Francesca Mariani, Giacomo Müller, Valeria Wyler; il contributo e i suggerimenti di due specialisti sui temi di storia sociale qui affrontati – Gigi Herz e Orazio Martinetti – ci sono pure stati di grande utilità. Ringraziamo infine, per il loro specifico apporto, Bernardino Bettelini, Danilo Bianchi, Stefania Bianchi, Antoine Casabianca, Maurizio Croci, Giuseppe Haug, Nicola Navone, Gianluca Poletti, Francine Rosenbaum, Anna Ruchat, Antonio Soldini, Alessio Tomini.

I parte. La linea Lugano-Chiasso

1. Le tappe dello sviluppo ferroviario in Svizzera tra Ottocento e Novecento

Un osservatore dell'evoluzione ferroviaria in Svizzera verso la metà dell'Ottocento potrebbe rimanere sorpreso dal suo relativo ritardo rispetto all'importanza dei traffici e allo sviluppo industriale col quale il fenomeno generalmente avanza di solito in parallelo.

Non è un caso che il primo tratto ferroviario – quello detto dei “panini spagnoli” (1847) – sia sorto nel polo più industrializzato del paese o che la prima stazione ferroviaria sia stata eretta a Basilea.

Se la situazione geografica può spiegare il ritardo delle grandi trasversali alpine – ma questo non vale soltanto per la Svizzera – occorre richiamare la struttura confederale del nostro Stato per spiegare l'assenza di grandi progetti ferroviari di respiro nazionale prima e subito dopo il 1848. Barriere doganali e daziarie, il prevalere degli interessi cantonali, di singole città o del capitale privato segnarono dei tracciati che non rispondevano ancora ad un ambizioso disegno politico che ci aspetteremmo da un paese tanto avanzato.

Nemmeno la rivoluzione politica del 1848, che comportò una notevole modernizzazione istituzionale, mutò la logica delle vie di comunicazione. L'art. 21 della Costituzione affidava sì il compito alla Confederazione di elaborare un progetto di legge ferroviaria (promulgata il 28 luglio 1852), ma la costruzione e l'esercizio delle linee rimaneva in mano privata e le loro concessioni erano di competenza cantonale, con il beneplacito federale.

A partire da questo momento possiamo riprendere da Hans Bauer una periodizzazione della nostra evoluzione ferroviaria¹.

Una prima fase dal 1848 s'inoltra negli anni Sessanta, allorché i poteri pubblici furono chiamati ai primi salvataggi di imprese in difficoltà. L'iniziativa privata costruì in questo ventennio circa 1300 km di strade ferrate che abbozzarono tracciati discontinui e scoordinati sull'Altipiano; si può però osservare come da Olten, futuro snodo ferroviario, le linee dipartivano in quattro direzioni: Nord-Sud (Basilea-Lucerna) ed Est-Ovest (Zurigo-Berna-Lemano).

Con l'unificazione di due importanti Stati monarchici alle frontiere, il II Reich e il Regno d'Italia, l'interesse per la realizzazione di valichi alpini che collegassero direttamente il Nord e il Sud assunse una certa urgenza anche per la Confederazione. Il superamento del Brennero (1867) e il traforo del Moncenisio (1871), che aggiravano la Svizzera, stimolarono l'avvio di progetti rimasti fermi alla fase di studio. Per le Alpi centrali elvetiche in competizione c'erano diverse opzioni: il San Gottardo, il Lucomagno, lo Spluga ed eventualmente il Septimer. A far pendere la bilancia in favore del primo pesarono l'orografia, considerazioni

¹ H. Bauer, “Lo sviluppo della rete ferroviaria nel corso di un secolo”, in AA. VV., *Il centenario delle ferrovie svizzere*, Bellinzona, 1947, pp. 15-23.

demografiche e di economia sociale, non solo il commercio di transito ma pure la ricchezza del territorio che avrebbe solcato².

Nel 1869 la Gotthardbahn, una cordata di ferrovie private e di banche guidata da Alfred Escher, sembrò raccogliere il consenso sufficiente tra privato e pubblico per poter decollare.

Il 15 ottobre 1869, alla Conferenza internazionale di Berna, i rappresentanti elvetici ed italiani sottoscrissero la Convenzione del Gottardo, con l'assenso di quelli tedeschi che la firmarono successivamente. Oltre ai tracciati ferroviari essa prevedeva anche le sovvenzioni pubbliche, indispensabili per l'ambizioso progetto. Nel 1870 la rete ferroviaria elvetica, con 1426 km, continuava a rimanere modesta rispetto ad altri Stati europei: 24'500 km in Gran Bretagna, 19'500 in Germania, 15'700 in Francia, 6430 in Italia e 3000 in Belgio³. Una situazione tanto più scomoda anche per il fatto che essa era spartita tra quattro compagnie di un certo rilievo, che non avevano osato avventurarsi nel cuore delle Alpi senza il sostegno pubblico. I punti di possibile raccordo più vicini al Ticino, nel 1872, erano Lucerna e Coira⁴.

Si entra così nella seconda tappa (1870-1885), in cui la rete di strade ferrate raddoppiò la sua estensione, passando a 2730 km, e si realizzarono il traforo del Gottardo con le sue rampe d'accesso, precedute a Sud delle Alpi dalle cosiddette linee di pianura ticinesi che ci interessano in questa sede: la Lugano-Chiasso, la Biasca-Bellinzona e la Bellinzona-Locarno (1873-1875).

Le crisi finanziarie erano congenite a questi grandi progetti e la Gotthardbahn non ne rimase esente: il 1877 sembrò segnare la bancarotta e ci volle l'intervento pubblico per riparare il dissesto finanziario. I costi rispetto ai preventivi iniziali risultavano raddoppiati. L'ingegnere capo Gerwig additato responsabile tecnico dei preventivi sottostimati e Alfred Escher alla testa della direzione dovettero uscire di scena. Il progetto riconsiderato e irrobustito finanziariamente poté così continuare la sua rotta verso la piena realizzazione del traforo tra Airolo e Göschenen (1882).

La terza fase dal compimento della galleria del Gottardo si prolungò sino alla vigilia della Grande guerra. Essa fu segnata dalla Legge sul riscatto delle linee ferroviarie del 1898, che permise allo Stato federale di gestire le principali compagnie, tra cui la GB (1909). La nazionalizzazione risultò relativamente precoce rispetto ad altri paesi europei. Durante la *Belle époque* si realizzarono in Svizzera due nuovi trafori alpini – il Sempione e il Lötschberg – ma anche la costruzione di una densa rete di ferrovie di montagna e tramvie regionali, che rispondevano alle nuove speranze riposte nel turismo, anche in Ticino.

Nell'ambito della gestione pubblica, durante la tappa successiva tra le due guerre mondiali, avvenne un'efficiente elettrificazione della rete e una sostanziale riorganizzazione dell'impresa.

² B. Caizzi e R. Ceschi (a cura), *I cento anni della ferrovia del San Gottardo 1882-1982*, Bellinzona, 1982, p. 46.

³ Sul ricupero della strada ferrata durante i decenni successivi alla creazione dello Stato federale si veda C. Humair, *1848, naissance de la Suisse moderne*, Lausanne, 2009, pp. 91-112, 136-140. Egli evidenzia l'importante allestimento di condizioni quadro da parte della Confederazione per lo sviluppo economico del paese, che avrebbe permesso di riassorbire il ritardo ferroviario rispetto alla gran parte degli stati europei (eccetto Gran Bretagna e Belgio).

⁴ B. Caizzi e R. Ceschi (a cura), *op cit.*, pp. 30-35.

2. Le tre linee di pianura ticinesi da realizzare entro il 6 dicembre 1874

Gli anni Sessanta, per quanto riguarda il futuro ferroviario del Ticino, videro da un lato il dibattito sulle opzioni di fondo dei tracciati attraverso le Alpi sia in Svizzera sia negli Stati vicini e dall'altro le manovre di gruppi economici che cercavano di ottenere dal governo favorevoli concessioni.

Dal 1860 era operativo a Lucerna il Comitato del Gottardo, che riuniva i Cantoni che puntavano su questo progetto e la Ferrovia centrale, a cui si associò tre anni dopo anche Alfred Escher con la Ferrovia del Nord-Est, ossia la potenza del capitale zurighese (Unione per il Gottardo)⁵.

In Italia il sogno gottardista di Carlo Cattaneo conobbe un'adesione crescente sotto l'impulso degli approfondimenti promossi da Stefano Jacini tra il 1865 e il 1866, anche se il traguardo non appariva ancora a portata di mano.

L'incertezza era pure legata alle speculazioni dei gruppi finanziari e alle valutazioni politiche del governo ticinese a cui spettava la concessione delle privative. Fu il caso della Compagnia britannica Sillar che il 12 giugno 1863 ottenne l'autorizzazione cantonale per realizzare in tre anni le tratte di pianura Lugano-Chiasso e Biasca-Bellinzona-Locarno e in cinque la sezione Lugano-Bellinzona, con l'obbligo di iniziare i lavori entro sei mesi dalla ratifica federale (31 luglio 1863).

L'impresa inviò al governo i piani generali e quelli di dettaglio dei tronchi Paradiso-Melide e Moesa-Claro-Cresciano per la loro ratifica, che tardò ad arrivare. Il Consiglio di Stato volle infatti tener conto delle istanze dei municipi di Locarno e Bellinzona: il primo chiedeva un mutamento del tracciato spostandolo sulla riva destra del Ticino e una maggiore prossimità della sua stazione al centro città, il secondo di avvicinarlo dal territorio di Carasso al quartiere di Orico⁶.

L'impresa, nel 1864, avviò lavori per un mezzo milione di franchi, privilegiando la tratta Paradiso-Melide e in prossimità della foce della Moesa, depositando 200'000 fr. per le espropriazioni.

Il Consiglio di Stato, all'inizio di giugno, sostenne le richieste delle due città sull'ubicazione delle stazioni, ma ratificò il tracciato sulla riva sinistra tra Cugnasco e Bellinzona⁷. Il 15 novembre esso notificò a Berna un certo ritardo nella realizzazione delle opere, smentito da una perizia degli ingegneri Hartman e Bridel.

Intanto però la Sillar aveva ceduto i suoi diritti alla Compagnia Centrale Europea. Questa inviò i suoi tecnici in Ticino, assegnando la direzione della Biasca-Locarno all'ingegner Achille Villa e la Bellinzona-Chiasso al collega comasco Pietro Genazzini. Della questione fu investito il Gran Consiglio, sulla base di un messaggio governativo del 17 giugno 1865 che faceva il punto sullo stato delle ferrovie ticinesi; esso constatava che le opere realizzate si riducevano

⁵ Il 7 agosto 1863 a Lucerna i rappresentanti di 15 cantoni e di due Compagnie ferroviarie, la Nordostbahn (di Alfred Escher) e la Centralbahn (7 agosto 1863) optarono a favore del Gottardo a scapito del Lucomagno. Fu nominata una Commissione di 7 membri che avrebbe dovuto formare l'Unione per il Gottardo.

⁶ *GT*, 18.12.1863.

⁷ *GT*, 3.6.1864.

alla continuazione del tunnel a Paradiso (o “al Paradiso” come spesso si scriveva allora).

A partire da ottobre, il dibattito del legislativo cantonale si spostò su un nuovo messaggio del Consiglio di Stato riguardante la concessione della ferrovia del Gottardo e l'adesione del Cantone ad un sussidio di due milioni e mezzo, su istanza del Comitato del Gottardo. Nelle sue premesse l'esecutivo raccomandava un segnale chiaro del Ticino sia verso il rappresentante del Comitato Johan Fried Peyer im Hof (l'uomo di Escher presente in città)⁸, sia verso il Ministro italiano dei lavori pubblici a Firenze, dove Giovanni Battista Pioda, alla testa di una delegazione, l'aveva appena incontrato: le decisioni dell'Italia stavano oscillando tra Gottardo e Spluga⁹.

I destini delle ferrovie di pianura, decaduta la concessione inglese nel 1867, furono ripresi temporaneamente nel 1868 da due Comitati promotori, con alla testa delle personalità ticinesi.

Questi tentativi di forze locali per superare la situazione di stallo ebbero – secondo Bruno Caizzi – “un valore di testimonianza e animazione” per mettere fine a ventennali intrighi e speculazioni¹⁰.

Nel febbraio del 1869 fu firmata la cessione della privativa Lavizzari-Fraschina e Bacilieri al comitato lucernese, che s'impegnava a rispettare i termini di costruzione e a raccogliere il capitale occorrente, con il dovuto sussidio del Cantone e il concorso di capitali rastrellati tra i Comuni. Un analogo trapasso avvenne per la Locarno-Biasca. Il 15 maggio il Gran Consiglio assegnò al Comitato del San Gottardo la Lugano-Bellinzona e il tracciato da Biasca al confine urano, assicurandosi che esso avrebbe garantito il collegamento tra i tre capoluoghi cantonali e l'inserimento delle linee interne in quella transalpina. La via da percorrere era tracciata, occorreva ora passare agli aspetti tecnici e finanziari¹¹.

Tra il 15 settembre 1869 e la metà di ottobre si tenne a Berna la prima Conferenza internazionale tra Svizzera, Italia e i rappresentanti degli Stati tedeschi, che sottoscrissero la citata Convenzione del San Gottardo.

L'Unione per il Gottardo fornì i piani e i preventivi per un tracciato di 263 km in Svizzera, mentre all'Italia spettavano i collegamenti fino a Chiasso e a Luino. Il capitale previsto dal progetto dell'ingegnere capo Gerwig, di 187 milioni, doveva essere sostenuto in buona parte da contributi pubblici: 45 milioni dall'Italia, 20 dalla Svizzera (ripartiti tra i Cantoni) e 20 dagli Stati germanici; il resto era assicurato da finanziatori privati, in maggioranza banche tedesche. Il Ticino assicurava 3 milioni (a cui se ne sarebbe aggiunto un altro per il Ceneri), oltre alla cessione gratuita di terreni improduttivi, cave, sabbia, ghiaia. Si trattava di

⁸ Peyer im Hof sperava di attirare dalla sua parte la cordata ticinese che deteneva la metà del capitale della comasca Pietro Genazzini: Agostino Camuzzi, Antonio Bossi, Carlo Soldini, secondo Polar, anche con metodi poco ortodossi. Cfr. B. Caizzi, “L'inquieto biennio 1865-1866”, in *BSSI*, luglio-settembre 1981, pp. 109-126.

⁹ Sul contributo dello statista ticinese si veda R. Heckner, *Giovanni Battista Pioda. Consigliere federale e diplomatico svizzero in Italia*, Locarno, 2011, in particolare la seconda parte del volume per gli anni che qui ci interessano, pp. 96-261.

¹⁰ B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, Lugano, 1985, p. 236; S. Lafranchi, “La scelta ferroviaria del San Gottardo”, in *AA. VV.*, “San Gottardo cento anni 1882-1982”, in *Scuola Ticinese*, 98, maggio 1982, pp. 7-19.

¹¹ B. Caizzi, *op. cit.*, p. 239.

molti soldi per un Cantone il cui bilancio annuale era di un milione e mezzo. Una somma doppia rispetto a quella fornita da Zurigo e tripla rispetto a Uri o Svitto. In cambio il Ticino riceveva però una linea di 155 km, del valore di 100 milioni, ed il governo esigette che i lavori si concludessero entro il 6 dicembre 1874.

Nel 1871 sorse a Lucerna la Società Ferrovia del Gottardo (*Gotthardbahn-gesellschaft*), diretta da Alfred Escher¹². Tra sette concorrenti per l'appalto del traforo Airolo-Göschenen fu scelta l'impresa del ginevrino Louis Favre, con costi e tempi sottostimati. Tra le varie condizioni imposte, essa aveva l'obbligo di impiegare macchine, perforatrici ad aria compressa e maestranze qualificate impiegate nel traforo del Moncenisio¹³. Questa volta ci sarebbe però stata anche la dinamite.

Il 13 settembre 1872 si avviò il traforo all'imbocco di Airolo: l'ampiezza dell'opera travolse la struttura del borgo leventinese, che in poco tempo divenne la seconda località più popolata del Cantone¹⁴.

Nella primavera successiva sarebbero dovuti partire i lavori delle tre linee di pianura, ma l'inizio fu ritardato da una lunga fase di espropriazioni: oltre all'indennizzo dei proprietari di immobili ci fu anche un contenzioso per il riscatto di quanto la Sillar-Compagnia Europea e la Genazzini avevano investito. La Commissione di stima decise con una sentenza piuttosto favorevole alla GB, che dovette versare 547'470 fr. distribuiti sulle 3 linee di pianura¹⁵.

Le opere poterono iniziare solo il 1° luglio 1873 sulla linea Lugano-Chiasso, qualche mese più tardi tra Biasca e Locarno. Nel frattempo furono portate avanti le discussioni sulla scelta delle stazioni internazionali, assegnate dalla Convenzione italo-svizzera del 23 dicembre 1873 a Chiasso e a Luino¹⁶.

Per le stazioni delle linee ticinesi di pianura furono previste le seguenti dotazioni.

¹² J. Jung, *Alfred Escher. Il fondatore della Svizzera moderna*, Locarno, 2013.

¹³ Su questo aspetto, al centro delle trattative italo-svizzere nel 1872 che videro quale instancabile mediatore G. Pioda per evitare una crisi diplomatica, la ricerca di R. Heckner, *op. cit.*, si sofferma con particolare attenzione nel suo capitolo "L'eccezionale prestazione diplomatica di Pioda", pp. 159-184.

¹⁴ U. Maffioletti, "Momenti di vita ad Airolo nel decennio 1872-1882", in "San Gottardo cento anni 1882-1982", *op. cit.*, pp. 21-27.

¹⁵ *GT*, 23.8.1873.

¹⁶ La questione è stata studiata dettagliatamente da I. Antognini, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso (evoluzione storica e sviluppo del traffico)*, vol. 3° della Collana "Pagine di storia chiassese", Chiasso, 1959. Il volume riproduce la "Convenzione tra la Svizzera e l'Italia per la congiunzione della ferrovia del Gottardo colle ferrovie italiane a Chiasso e a Pino" nelle pp. 264-266.

1° Ogni stazione senza distinzione di grandezza deve ricevere tutte le necessarie disposizioni per il servizio delle mercanzie e presentare per conseguenza un locale ben chiuso, con o senza, al bisogno, due piani caricatori, esser provviste di latrine pei viaggiatori e, in generale di un pozzo-fontana.

2° Ogni stazione dovrà essere suscettibile a ricevere un apparecchio telegrafico per il servizio della linea.

3° Una stazione, sopra ciascuna, delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, dovrà essere provvista di una rimessa per i vagoni, affine di ripararvi almeno una parte del parco dei vagoni durante l'inverno.

4° Sebbene la costruzione di ponti levatoi e di una gru non sia dovunque necessario, nei primi tempi, ogni stazione dovrà essere disposta in modo che vi possano esser stabiliti più tardi, senza dover cambiare il sistema di via.

5° Alle piccole stazioni non vi sarà un marciapiede per salire sulle vetture. Sarà stabilita una strada d'accesso fra la strada principale e l'edificio di servizio.

6° Alle grandi stazioni sprovviste di tettoje per i viaggiatori, si dovrà, per quanto possibile, pensare ad adattare un tetto sporgente all'edificio della stazione.

7° Le piccole stazioni riceveranno, esse pure, fino dall'origine, una via di scambio e vi si riserverà il posto per posarvi una terza via¹⁷.

Nel 1875, una volta realizzate le tre linee di pianura a Sud delle Alpi, apparve chiaro che la Compagnia del Gottardo aveva sfiorato i preventivi del 50% e accumulato un deficit di 102 milioni.

Il rifinanziamento per il completamento dell'opera comportò la sottoscrizione di una Convenzione supplementare (12 marzo 1878), che prevedeva un impegno finanziario supplementare di 10 milioni a testa per gli Stati vicini e 8 per la Confederazione.

L'ingegnere capo Gerwig fu costretto alle dimissioni e tre anni più tardi toccò al *grand patron* zurighese¹⁸. Sull'altare del risanamento e dei risparmi arrischiò di essere sacrificata anche la tratta del Monte Ceneri.

La discussione sulla richiesta di un terzo milione alle casse del Cantone suscitò un infervorato dibattito in Gran Consiglio¹⁹, ma la linea Giubiasco-Lugano fu salvata dal Trattato speciale italo-svizzero del 16 giugno 1879 con ulteriori versamenti: 1 milione dal Cantone Ticino, 3 dalla Confederazione, 3 dall'Italia e 5 dalla Gotthardbahn. La tratta del Monteceneri sarà inaugurata il 10 aprile 1882, un paio di mesi prima dell'esercizio regolare tra Basilea e Milano.

¹⁷ 2° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti", in *GT*, 26.6.1874.

¹⁸ Alla guida dei lavori all'ing. R. Gerwig subentrò nella primavera del 1875 l'ing. austriaco W. Helwag e nel 1879 sarà l'ing. giurassiano G. Bridel a guidare tecnicamente i lavori.

¹⁹ *PVGC*, 26.11.1876.

3. a. La linea Lugano-Chiasso: una tratta apparentemente facile

Incominciamo con la descrizione sommaria del progetto Gerwig della tratta sottocenerina.

La sezione Lugano-Chiasso ha una lunghezza di 26,2 km dall'origine della stazione di Lugano fino alla frontiera di Chiasso. Il minimo della pendenza è di 16.67%. La stazione di Lugano sarà situata dietro la chiesa di S. Lorenzo, a circa 50 metri sopra la città. A partire dalla stazione di Lugano, la linea scende, passa dietro Paradiso e raggiunge, vicino a S. Martino, la riva del lago che deve costeggiare fino a Capolago. Da Paradiso a Maroggia, c'è qualche troncone di lavori per una linea ad una semplice via costruito dai precedenti concessionari e che potranno in parte essere utilizzati, ma che in buona parte sono inutilizzabili. Nel luglio scorso, si riteneva ancora che i lavori della "Société du Central Européen" tra Paradiso e Melide potessero servire senza troppe modifiche e, in particolare, che la linea dovesse inserirsi a continuazione della galleria di Paradiso eseguita dalla menzionata Società²⁰. Un temporale di straordinaria violenza, che colpì tutto il Ticino il passato 7 agosto, venne a dimostrare fortunatamente per tempo l'impossibilità, con criteri di sicurezza, di ricuperare per la linea dei tratti già costruiti dalla "Société du Central Européen" tra Paradiso e S. Martino e tra Bissone e Maroggia. Dei blocchi di roccia e dei grossi scoscendimenti caddero o scivolarono lungo i ripidi fianchi, soprattutto del Monte Salvatore, e coprono la linea in diversi punti. Se volessimo utilizzare i tunnel di Paradiso e di San Martino, che sono del resto costruiti per un solo binario, bisognerebbe prevedere delle gallerie coperte sul tratto intermedio. Degli studi di dettaglio comparati hanno dimostrato che sarebbe già di per sé finanziariamente più vantaggioso spostare la linea e traforare in questo luogo una galleria ininterrotta, per la doppia via, piuttosto che coprire il tratto di linea esposto, tra i due tunnel esistenti, e sostituire più tardi i tunnel ad una sola via con dei tunnel a doppia via. Tra S. Martino e il ponte di Melide, i lavori esistenti possono in generale essere utilizzati; ciononostante la collocazione di questi magri lavori sottovalutati nella prospettiva di un'arteria d'importanza internazionale, costringerà ad effettuarvi numerose modifiche. Così, per non citare che un esempio, esiste una serie di curve d'un raggio inferiore ai 300 metri che dovranno essere scartate. Lungo il ponte di Melide, i lavori già effettuati sono inutilizzabili, come pure quelli tra Bissone e Maroggia, che dopo i rilevamenti effettuati in seguito alle devastazioni causate dal temporale del 7 agosto, sono sotto minaccia di essere coperti dai residui che trascinano 18 torrenti provvisori. Qui, il nostro progetto ha dovuto prevedere il passaggio sotterraneo nelle parti minacciate. Tra Capolago e Chiasso, bisognerà attraversare con un tunnel la gobba larga e piatta che si allunga vicino a Mendrisio. Le condizioni della linea tra Lugano e Chiasso, per una conseguenza inevitabile della configurazione del terreno, non sono molto favorevoli. Si è dovuto perciò andare fino al limite dei 300 metri di raggio permesso dalle curve; tuttavia ci si è in generale attenuti a 330 metri come raggio minimo. Delle stazioni sono previste a Melide, Capolago, Mendrisio, Balerna e Chiasso.

Per fissare il tracciato nella contrada di Chiasso fino alla frontiera italo-svizzera, sarebbe stato necessario fissare preventivamente il punto di raccordo della ferrovia del Gottardo e la linea Chiasso-Camerlata, destinata a collegare la rete ferroviaria

²⁰ Si tratta del tronco più lungo, costruito dalla Sillar tra Paradiso-Melide 10 anni prima, sotto la direzione del capomastro Carlo Crivelli.

dell'Alta Italia e quella del Gottardo che con il Trattato internazionale l'Italia si è impegnata a concludere allo stesso momento della sezione Lugano-Chiasso²¹.

I piani sottoposti al governo ticinese e al Consiglio federale furono approvati rispettivamente il 23 dicembre 1872 e il 10 febbraio 1873.

La Memoria del Dipartimento federale delle ferrovie sulla costruzione della line del Gottardo, a lavori conclusi, preciserà chilometro dopo chilometro i grossi interventi effettuati²².

Riportiamo qui di seguito una tabella sintetica dei manufatti ricavata da questa fonte, seguita da quella degli appalti, dal tracciato topografico e dal profilo longitudinale della linea (Tab. 1).

La strada ferrata sul tratto Chiasso-Lugano scorreva per oltre il 63% su un doppio binario (16.5 km), la percentuale più alta di tutta la linea del Gottardo, eccetto il tunnel tra Airole e Göschenen che lo sarà al 100%.

Rispetto al progetto originario dell'ingegner Gerwig si erano concesse due stazioni in più, quelle di Maroggia e di Balerna, frutto della contrattazione con il Cantone e della pressione dei Comuni interessati²³. Nella sua risposta la GB si dimostrò piuttosto conciliante:

Terminando ci trasmettete, raccomandandocela del vostro meglio, una istanza della Comune di Maroggia e di diversi Comuni ticinesi ed italiani allo scopo di conseguire una stazione a Maroggia. Non ci rifiutiamo di soddisfare a tale domanda; tuttavia non possiamo deciderci che nel caso in cui le Comuni in discorso possano provare con fatti, cioè mediante qualche prestazione, che lo stabilimento di questa stazione offre realmente per le località i vantaggi che sono dipinti con sì brillanti colori nella relativa istanza.[...] Quanto alla memoria di Balerna, che ci avete specialmente raccomandato, noi siamo disposti ad aderirvi alle stesse condizioni e colle stesse riserve che accennammo per la stazione di Maroggia²⁴.

²¹ *Premier rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard comprenant la période du 6 décembre 1871 au 31 décembre 1872*, 1, Zurigo, 1873, pp. 32-33. I 38 volumi con i rapporti tra il 1871 e il 1909 sono accessibili in <http://www.e-periodica.ch> (cons. 24.4.2024).

²² *Mémoire du Département Fédéral des chemins de fer sur la construction du Chemin de fer du St-Gothard*, Berna, 1886-1888, Tabelle pp. 271-272.

²³ *GT*, 24.12.1872. Pure una stazione a Cugnasco entrò nell'elenco delle richieste locali.

²⁴ *GT*, 16.1.1873.

Tabella 1. Sintesi dei manufatti sulla linea Lugano-Chiasso

Stazioni	Gallerie	Ponti oltre 20 m sui corsi d'acqua	Correzioni	Altri lavori
Lugano		Tassino 40 m.		Grande terrapieno Arco metallico Terrapieni e trincee
	Paradiso 757 m. San Martino 53 m.		Rive Ceresio	Protezione da scoscendimenti Deviazione strada cantonale
Melide		Melide 69 m.	Rive Ceresio	
	Bissone 235 m.	Bissone 22 m.	Strada cantonale	Terrapieni e trincee
	Maroggia 569 m.		Sovaglia	Deviazione strada cantonale
	Mulino 6.50 m.		Mulino	
Capolago				Terrapieni e trincee Deviazione strada cantonale
Mendrisio	Coldrerio 96 m.			Terrapieni e trincea assai profonda
Balerna				Terrapieno continuo tagliato da una sola trincea
Chiasso				

FERROVIA DEL GOTTARDO.

APPALTO DEI LAVORI.

Per la costruzione della ferrovia da Lugano a Chiasso sono posti a concorso i lavori di sottostruttura preventivati come segue:

Numero del Lotto.	Lunghezza.	Lavori di terra e muri di sostegno.	Gallerie.	Ponti, Acquedotti, e Tombini.	Lavori stradali, idraulici ed inghiaiamento.	Importo complessivo.
	<i>Metri</i>	<i>Franchi</i>	<i>Franchi</i>	<i>Franchi</i>	<i>Franchi</i>	<i>Franchi</i>
1	1,241	547,000	—	83,000	23,700	653,700
2	856	118,700	—	66,700	9,500	194,900
3	1,156	130,900	—	53,800	5,100	191,800
4	987	56,900	590,700	48,800	4,200	700,600
5	3,622	184,300	—	60,700	12,600	257,600
6	1,551	241,000	258,600	160,000	5,500	665,100
7	1,910	157,000	539,000	38,000	14,000	748,000
8	2,463	116,200	—	52,200	28,000	196,400
9	1,696	162,400	—	16,700	9,900	189,000
10	1,517	81,100	—	12,900	6,600	100,600
11	1,390	56,200	—	39,400	5,100	100,700
12	2,210	193,800	588,500	42,100	14,400	840,800
13	1,010	81,000	—	19,900	9,700	110,600
14	1,580	98,300	—	28,400	7,300	134,000
15	2,563	180,600	—	16,400	15,500	212,500
	25,752	2,407,400	1,976,800	741,000	170,900	5,296,100

Le offerte per concorrere all'appalto di un singolo, o di diversi, od anche di tutti i lotti devono essere consegnate entro buste sigillate non più tardi del 7 giugno p. v. all'ufficio della ferrovia del Gottardo in Lugano, villa Trivioli, via Massagno e portare la soprascritta:

Offerta per i lavori della linea Lugano-Chiasso.

Nel medesimo ufficio si potrà pure prendere cognizione del Capitolato d'Appalto, dei computi preventivi e dei progetti, e verranno dati tutti gli schiarimenti desiderati.

Il tanto per cento di ribasso o di aumento offerto sulle somme portate dai preventivi deve essere espresso chiaramente in lettere.

Le offerte restano obbligatorie per i con-

correnti per la durata di quattro settimane a partire dal 7 giugno p. v.

Gli aspiranti non conosciuti personalmente dalla Direzione dei lavori devono, contemporaneamente alla loro offerta, somministrare la prova legale di essere in grado di prestare una cauzione, di possedere i capitali e gli attrezzi necessari alla condotta dei lavori, ed inoltre esibire certificati dei lavori e prestazioni finora effettuati.

Non saranno prese in considerazione le offerte di quelli aspiranti che non allegassero in tempo debito i certificati summentovati.

Lucerna, 20 maggio 1873.

*L'Ingegnere in capo
della ferrovia del Gottardo:*

R. GERWIG.

Figura 1. Ferrovia del Gottardo.

Appalto dei lavori per la linea Lugano-Chiasso. Lucerna 20 maggio 1873.

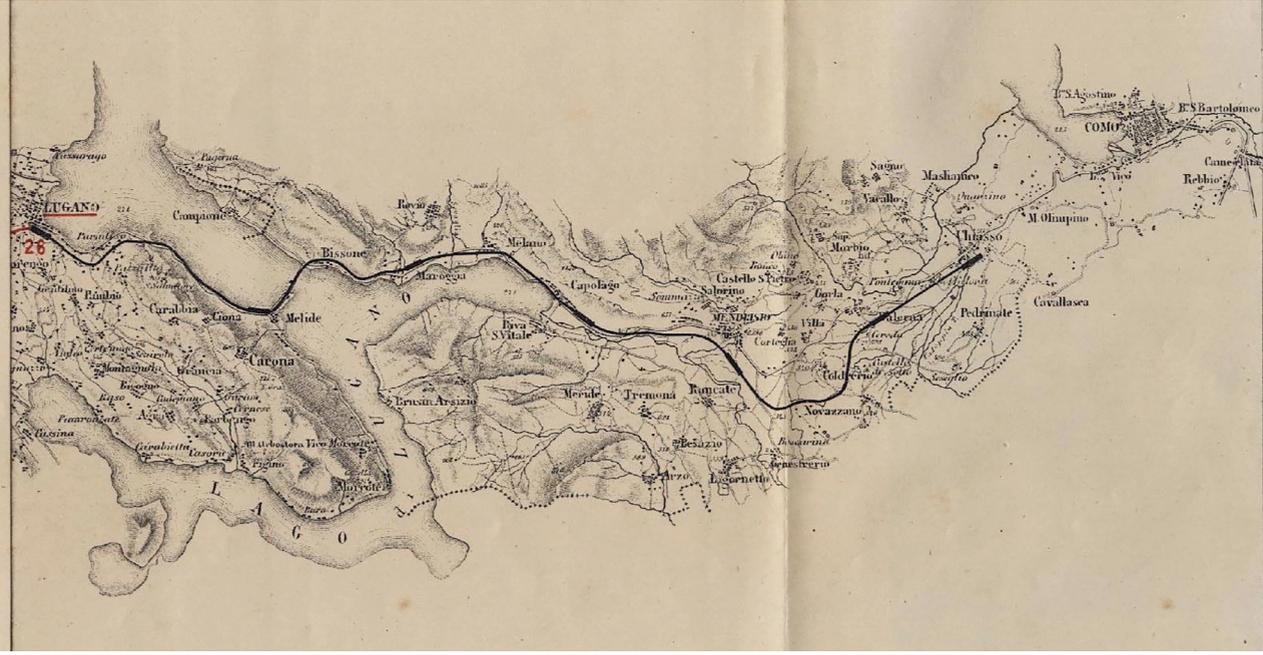


Figura 2. Tracciato della linea Lugano-Chiasso.

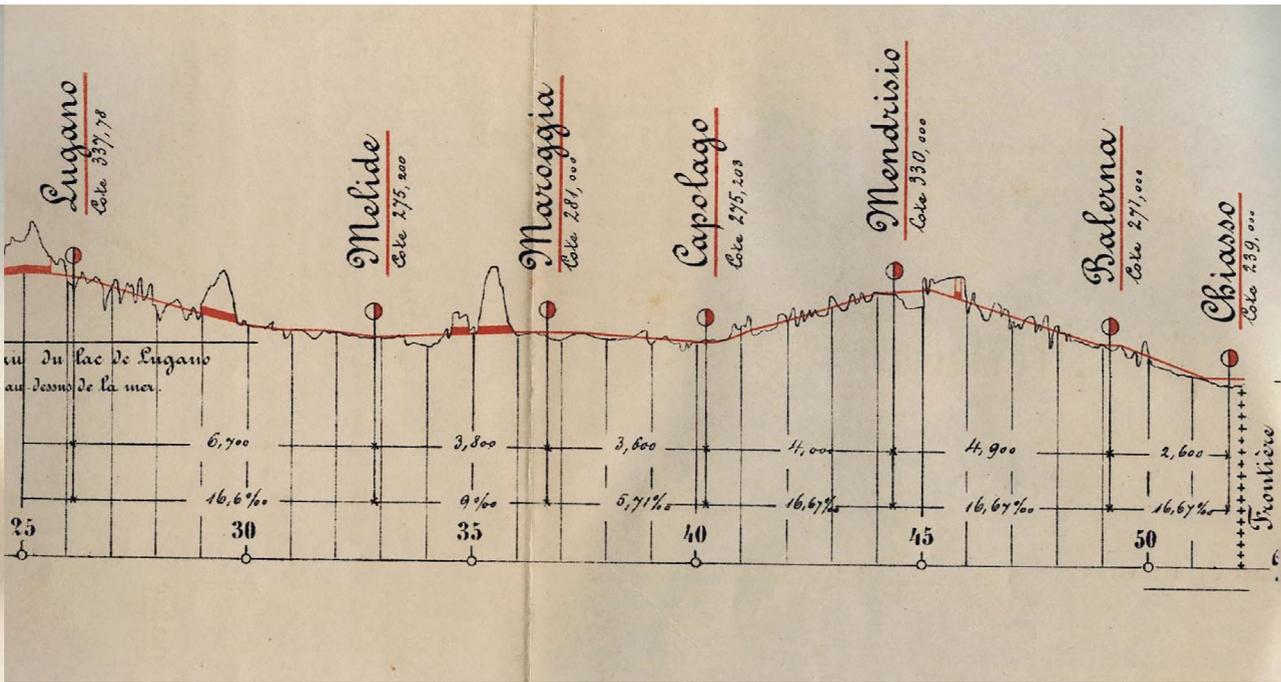


Figura 3. Profilo longitudinale della linea Lugano-Chiasso.

3.b. La direzione tecnico-amministrativa

La direzione dei lavori della tratta Lugano-Chiasso fu affidata all'ingegner Anton Schrafl e aveva i suoi uffici nella città del Ceresio, quella della Biasca-Locarno ai colleghi Carlo Fraschina e Romualdo Sartorio²⁵.

La prima fu suddivisa in 15 lotti, anche piccoli per non sfavorire le ditte locali, di un valore oscillante tra 100'000 e 840'000 fr. e una somma complessiva di 5'300'000 fr.²⁶. Delle 47 ditte concorrenti, in maggior parte italiane, l'attribuzione andò a una decina di imprenditori.

Agli inizi di luglio del 1873 le opere poterono iniziare sulla tratta sottocenerina, mentre per la Biasca-Locarno si dovettero attendere ancora tre mesi. La lenta e complessa fase di espropriazione contribuì in modo sensibile a ritardare la realizzazione dei lavori.

I termini del compimento delle "opere d'arte" e di sterro e della prima fondazione (*balastage*) per i lotti più difficili furono anticipati al 15 settembre 1874, sotto pena di una multa di fr. 1000.- a 1500.- per ciascun giorno di ritardo e col beneficio di un premio di 500.- a 1000.- fr. per ogni giorno risparmiato. Sarebbero così rimasti due mesi e mezzo per la posa della strada ferrata, ritenuti sufficienti per aprire la linea il 6 dicembre²⁷.

Il tempo utile effettivamente a disposizione fu poco di più di un anno. Assai esiguo se teniamo conto delle incognite meteorologiche: gelo e nevicate invernali (a metà febbraio), piogge autunnali che permisero per esempio di lavorare solo 15 giorni nell'ottobre del 1873 e una ventina nel giugno del 1874, e soprattutto la disastrosa alluvione del 15 agosto 1874 che ritardò i lavori sul Piano di Magadino²⁸. Un'altra grande incognita fu la natura della roccia, che nello scavo dei tre tunnel a Sud del Ponte diga (Bissone, Maroggia, Coldrerio) sorprese

²⁵ Anton Schrafl, nato a Bolzano nel 1841, studiò ingegneria al Politecnico di Karlsruhe, fu progettista e capocantiere al servizio dello Stato di Baden (dove conobbe probabilmente Robert Gerwig) e della Ferrovia del Nord-Est di Alfred Escher. Non sorprende quindi la sua entrata alle dipendenze della GB (1872-1909), partecipando all'intera costruzione della linea. Nel 1884 ottenne la cittadinanza onoraria di Bellinzona e quella cantonale nel 1888 per la sua famiglia.

L'ingegner Romualdo Sartorio, che aveva rilevato il collega Arnaldi alla testa della divisione di Locarno nel 1873, inoltrò le sue dimissioni ad Alfred Escher il 27 maggio del 1875 dopo aver affrontato una vertenza per il V lotto della Bellinzona-Locarno con l'impresa Giuseppe Patocchi di Bignasco, che si concluse il 24 febbraio 1881 al Tribunale federale.

Il ticinese Carlo Fraschina, noto per i suoi studi sulla sistemazione del fiume Ticino da Biasca al Lago Maggiore, diresse la Divisione di Bellinzona e nel 1876 assunse la carica di responsabile della GB per il settore ticinese.

²⁶ La tratta Biasca-Bellinzona fu suddivisa in 8 lotti, quella da Bellinzona a Locarno in 10. Per quella tra Lugano e Chiasso il 20 maggio si accettarono 10 offerte sulle 47 ricevute, una proporzione simile a quella decisa il 10 giugno per le altre due (7 su 26 per la Bellinzona-Biasca, 5 su 19 per la Bellinzona-Locarno), spuntando uno sconto di oltre il 5%. Una parte degli impresari erano ticinesi, ma la maggioranza giungevano dall'Italia, 3° e 4° Rapporto trimestrale, in *GT*, 8.10.1873, 10.1.1874.

²⁷ 9° Rapporto mensile del Consiglio federale aggiornato al 31 agosto 1873, in *GT*, 26.9.1873. L'espressione "opere d'arte", ricorrente con quella di "sterro" nei rapporti della GB sui lavori ferroviari, è la traduzione letterale dal francese di "ouvrages d'art" per designare vari tipi di manufatti (gallerie, ponti, piedritti, tombini, ecc.).

²⁸ La drammatica situazione è descritta da *GT*, 17.8.1874. L'efficienza del personale della Decker & Co. fu messa a dura prova nei celeri lavori di ricostruzione dei mesi successivi, lavorando giorno e notte per rispettare i termini di consegna.

i costruttori. Imperizia o superficialità tecnica dal punto di vista geologico? Certamente condizioni morfologiche cangianti dentro lo stesso tunnel. Infine, i possibili incidenti, il più grave dei quali accadde all'impresa Giovanetti in prossimità della galleria di Maroggia, come si vedrà più oltre (cap. 12).

Alcune imprese si rivelarono impreparate ai ritmi imposti dai termini di appalto, anche per la costruzione delle stazioni passeggeri e degli edifici annessi (a Lugano pure una rimessa delle locomotive) per i quali, nel mese di maggio del 1874, 86 operai iniziarono gli scavi.

Sul tronco Lugano-Chiasso, non v'ebbe alla fine che un solo impresario del quale si potesse seriamente tener calcolo; gli si aggiudicarono tutti i lavori delle stazioni ed edifici, tanto provvisori quanto definitivi [...]. Affine di assicurare l'apertura all'esercizio delle linee ticinesi per l'epoca fissata, si sono progettati degli edifici provvisori di ricevimento alle stazioni di Bellinzona, Cadenazzo, Locarno, Lugano, Mendrisio e Chiasso²⁹.

Gran parte delle stazioni, messe a concorso il 20 marzo 1874, furono erette in fretta e furia con i caselli in vista dell'inaugurazione del 6 dicembre. Esse dovettero essere completate con maggior calma nel corso del 1875 e in certi casi, con tutti gli annessi, nel 1876³⁰.

Quelle principali di Lugano, Bellinzona e Locarno riflettevano l'impronta comune del progettista A. Göller e dall'architetto capo G. Moosdorf. La stazione sul Verbano ripropose nel suo corpo centrale quella di Romanshorn, disegnata vent'anni prima da J. J. Breitinger per la Nordostbahn³¹.

3.c. L'indotto occupazionale dei cantieri ferroviari

I lavori di scavo e di terrazzamento, dati anche i tempi stretti, mobilitarono grandi quantità di manodopera, soprattutto italiana, che nel secondo semestre del 1874 superò agevolmente i 3000 operai sulla Lugano-Chiasso e i 7000 complessivi nelle tratte di pianura ticinesi.

Nella Tabella 2 si indicano solo le medie mensili che rappresentavano tra luglio e novembre il 77-80% degli operai che lavoravano per la GB. Oltre ai lavori per la realizzazione della linea occorre inoltre tener conto della manodopera addetta alla costruzione degli edifici e di quella, non contabilizzata, che lavorava a regia o nella preparazione dei materiali, ad esempio nelle numerose cave aperte in quegli anni per i bisogni dei cantieri ferroviari.

L'affannosa ricerca di braccia è riscontrabile anche nelle inserzioni sulla stampa: l'ingegner Friedrich lancia un appello da Biasca per assumere 50 minatori, 60 giornalieri, 30 muratori e 10 legnaiuoli; l'ingegner Siegwart a Claro cerca una cinquantina di badilanti; G. Peduzzi e comp. per il 1° lotto di Biasca necessita 20 cavalli e 30 lavoratori per sterramento, assicurando una buona

²⁹ *GT*, 25.9.1874. Estratto dal 7° Rapporto trimestrale del Consiglio federale per il periodo 1.4.-30.6.1874; 21° Rapporto mensile, in *GT*, 26.10.1874.

³⁰ 24° Rapporto mensile, in *GT*, 23.1.1875.

³¹ W. Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*, Zurigo, 1983, pp. 126 e 183-185.

retribuzione; l'architetto capo-sezione Rauscher da Bellinzona assume una o anche più compagnie di scalpellini a fr. 4-5 al giorno; l'ingegner Cox responsabile della costruzione di ponti di ferro, da Locarno con "subito impiego e buon pagamento" arruola fabbri, scalpellini e manovali per 4 mesi, l'impresa Lepori e Co. in Osogna cerca 200 lavoratori per lavori di sterro³².

La fretta di concludere le opere entro i tempi prestabiliti costrinse durante la lunga volata finale a lavorare giorno e notte compresi i giorni festivi, se ritenuto necessario dalla Gotthardbahn.

Un decreto del Consiglio di Stato del 18 agosto 1873 legittimò in nome dell'urgenza gli accresciuti poteri concessi ai vertici dell'impresa di fronte al manifestarsi di resistenze dal basso:

1.° È fatta facoltà alla Direzione dell'Impresa delle ferrovie di mantener vivi e continuativi, anche nei giorni di festa, i lavori di costruzione e quelli che vi hanno relazione, sia nell'aperto terreno, sia nelle officine, od altrimenti, quando lo creda necessario.

2° Le Municipalità sono invitate ad astenersi da ogni opposizione a questo riguardo³³.

La frequenza di giorni festivi in alcuni momenti dell'anno e il cattivo tempo saranno tra i motivi invocati per giustificare una certa flessione nell'avanzamento dei lavori sulla nostra linea (rilevabile anche nella Tabella 2), come fu il caso nel 1874 durante le "varie feste" del mese di giugno in cui soltanto "una debole parte del personale continuò il lavoro. È perciò che alla grande trincea al Nord del tunnel di Coldrerio, per esempio, non s'ebbero che 18½ giorni di lavoro e non si levarono che 17'370 metri cubi di materiale"³⁴.

Segno che qualche concessione alle tradizioni culturali del paese o semplicemente ad una ritemprante pausa di svago agli esausti lavoratori dei cantieri dovette pur essere fatta, magari un po' a malincuore.

Fu, quello della tempistica, un tema di aspro dibattito lanciato dalle accuse dell'onorevole Emilio Censi che sul *Repubblicano* del 17 dicembre 1875 polemizzò con *Gazzetta Ticinese*, accusandola di essere al servizio e pagata dalla Società del Gottardo³⁵.

Nonostante i perentori termini di consegna, la GB fu costretta a differire al 1875 la conclusione di alcune opere, in particolare ai due capolinea Chiasso e Lugano; come si può osservare sempre nella Tab. 2, i lavori in quell'anno occupavano ancora una ragguardevole quantità di manodopera nelle tratte di pianura (tra il 30 e il 40% del totale).

³² *Gazzetta Ticinese* se ne fa portavoce negli annunci apparsi tra il luglio e il settembre del 1874.

³³ *FO 1873*, supplemento al n° 33, 20.8.1873.

³⁴ 19° Rapporto mensile, in *GT*, 6.8.1874

³⁵ Su *Die Eisenbahn*, n° 2/3 del 7.1.1875 si respinsero le accuse del Consigliere nazionale ticinese, mentre il quotidiano luganese espresse il suo sdegno lasciando le accuse "alle vostre gruppie ed ai vostri trogoli", *GT*, 22.12.1874.

Tabella 2. Manodopera occupata nella costruzione della linea del Gottardo a Sud delle Alpi 1873-1875

	Linea Chiasso- Lugano	Linea Bellinzona- Biasca	Linea Bellinzona- Locarno	Edifici Chiasso- Lugano	Edifici Bellinzona- Biasca- Locarno	Totale linee di pianura	Totale GB
1873							
Luglio	391						
Agosto	730						
Settembre	886	150	17			1053	
Ottobre	936	284	86			1306	
Novembre	1157	470	338			1965	
Dicembre	1384	654	816			2854	4003
1874							
Gennaio	1716	1048	1035	22		3821	5015
Febbraio	1870	1358	1226	67		4521	5629
Marzo	1910	1354	1354	65		4683	5990
Aprile	2132	1424	1289	37		4882	6331
Maggio	2355	1470	1185	86		5096	6829
Giugno	2231	1372	1174	142	121	5040	6552
Luglio	3043	1888	1878	170	334	7313	8902
Agosto	3159	1748	2028	236	470	7641	9066
Settembre	3128	1600	1800	343	588	7459	8520
Ottobre	3441	1686	2498	237	539	8401	9586
Novembre	3454	1786	1808	337	513	7898	8935
Dicembre	1185	679	857	93	138	2952	4688
06.12.1874 Apertura linee Chiasso-Lugano e Bellinzona-Biasca 20.12.1874 Apertura linea Bellinzona-Locarno							
1875							
Gennaio	860	153	463	17	76	1569	3611
Febbraio	322	410	212	0	86	1030	3180
Marzo	395	460	210	0	130	1195	3422
Aprile	652	503	132	133	320	1740	4244
Maggio	280	528	165	142	269	1384	4302
Giugno	412	557	130	97	293	1489	4449
Luglio	959	685	161	80	424	2309	5271
Agosto	1070	756		82	336	2244	4979
Settembre	1021	696		73	370	2160	4608
Ottobre	1057	514		80	224	1875	4088
28.09.1876 Apertura raccordo Chiasso-Como							

Nei rapporti ufficiali si privilegiano gli aspetti tecnici dell'opera e, al di là delle registrazioni quantitative mensili, poco si parla degli operai reclutati sui cantieri (badilanti, terrazzieri, minatori, muratori e manovali), della loro provenienza e delle loro condizioni di vita, di lavoro e di salute. E non lo fece nemmeno la stampa ticinese.

Ecco perché fonti indirette, quali i registri dei nosocomi della Beata Vergine di Mendrisio e di Santa Maria di Lugano, possono diventare una risorsa preziosa e rappresentativa. Essi ci informano sui dati anagrafici dei pazienti e sulle loro infermità, restituendoci un quadro emblematico della manodopera impiegata.

Da un primo sguardo, anche superficiale, si constata la netta prevalenza di operai provenienti dalle province settentrionali del Regno d'Italia (Tab.11). La scarsa presenza dei Ticinesi sui cantieri può a prima vista sorprendere, soprattutto se teniamo conto della relativa arretratezza dell'economia locale e del peso che l'attività edile aveva nella sua tradizione migratoria. Ebbene, proprio in questi anni di abbondante offerta di lavoro sui cantieri delle strade ferrate, esplose il flusso transoceanico verso le Americhe. Per i nostri emigranti l'impiego temporaneo sulle linee ferroviarie non costituì quindi una valida alternativa per rimanere nella loro terra natale o per rinunciare al lavoro stagionale nelle città svizzere a Nord delle Alpi. E questo processo di sostituzione tra emigrazione ticinese periodica o definitiva e immigrazione italiana, legato ai diversi livelli salariali, divenne una costante dell'economia ticinese. La questione dell'occupazione della manodopera locale e più in generale dell'indotto della costruzione ferroviaria fu una preoccupazione già presente all'epoca di cui si tratta: se ne trova qualche fugace accenno nelle concessioni per le linee ferroviarie, ma fu pure oggetto di segnalazioni da parte dell'autorità ticinese a proposito delle linee di pianura.

Il 19 giugno 1873, ad esempio, il Consiglio di Stato – stimolato dalla stampa – chiedeva alla Ferrovia del Gottardo informazioni sulle pregiudizievoli condizioni per la manodopera e la produzione indigena, in particolare quella di calce e di mattoni. Una settimana più tardi, la direzione di Lucerna rispondeva che l'impiego di laterizi era previsto solo nelle "supercostruzioni" (stazioni, caselli ferroviari) ma che la calce ticinese, se mescolata con le materie specificate nei capitoli (pozzolane, ecc.), non era esclusa.

Quanto all'impiego di personale tecnico e di espropriazione, si affermava che

il Ticino è rappresentato da 38 individui, il rimanente della Svizzera da 51; l'Italia da 21 e la Germania da 22. Di più, nella recente aggiudicazione dei lotti della linea Lugano-Chiasso, è stato attribuito:

1/3 dell'importo dei lavori a degli impresari ticinesi.

0 dell'importo dei lavori a degli impresari del rimanente della Svizzera.

2/3 dell'importo dei lavori a degli impresari italiani.

0 dell'importo dei lavori a degli impresari tedeschi.

Dopo aver ricordato la partecipazione dei vari Stati alla sovvenzione totale dell'opera, si concludeva:

gli impresari italiani impiegheranno possibilmente gli operai del paese. Del rimanente, pel solo fatto che la linea si costruisce nel vostro Cantone, la popolazione ticinese ne sentirà, già durante il periodo dei lavori, i grandi vantaggi che risultano dalle spese che fanno gli impresari e gli operai e della vita che imprime questa affluenza di lavoratori e sì importante capitale a mille altre risorse ed industrie³⁶.

³⁶ *GT*, 30.6.1873.

L'impressione di un Ticino impreparato ad approfittare dei lavori di costruzione è confermata da più fonti. Scriveva un anonimo cronista sul periodico specializzato *Die Eisenbahn*:

Il Canton Ticino non ha né legname né ferro e [ha] poca industria, e ancor meno manodopera affidabile che abbia dimestichezza con la costruzione di ferrovie; così ogni tipo di materiale, ad eccezione delle pietre per le quali furono aperte numerosissime cave, quasi ogni attrezzo dovette giungere dalla Svizzera tedesca attraverso il Gottardo o il Moncenisio oppure dalla Germania, facendo un lungo giro dal Brennero. Dai due Paesi giunse anche la gran parte degli ingegneri e della parte più qualificata ("*intelligentern*") dei lavoratori³⁷.

Ma vediamo nei dettagli le cifre di alcune categorie di impiegati qualificati in Ticino per il biennio 1873-1874. Il personale propriamente tecnico della Compagnia si componeva di 108/131 ingegneri, architetti, geometri e disegnatori ed occupava 40/57 altre persone come sorveglianti e segretari-verbalisti ecc. Del totale complessivo di 148/188 funzionari ed impiegati al servizio tecnico, 95/128 erano occupate dal lato Sud del Gottardo, 10/23 sul versante Nord e 43/37 all'ufficio tecnico centrale. Secondo la nazionalità essi si dividevano in 86/96 tecnici svizzeri, 28/40 italiani, 23/37 tedeschi e 11/15 di altri paesi³⁸.

Significativo è il seguente passaggio sugli appalti delle costruzioni degli edifici, che lamentava le difficoltà nel reperire artigiani ticinesi quali falegnami, meccanici, fabbri-ferrai, carpentieri, per cui anche per questi lavori si dovette ricorrere a ditte italiane, svizzero-tedesche o germaniche³⁹.

Dopo l'appalto dei lavori di muratura, taglio delle pietre e intonacatura per l'insieme delle costruzioni, gli impresari furono sollecitati a mettersi immediatamente al lavoro. Da quel momento, si sviluppò sulle tre linee un'attività che lasciava sperare che tutto sarebbe stato pronto per dare inizio almeno parzialmente alla gestione il 6 dicembre. Ma se i lavori di terrazzamento e di muratura furono intrapresi con energia, ben presto in particolare sulla sezione Biasca Bellinzona si presentarono degli ostacoli ad una pronta esecuzione. Le pietre a disposizione richiesero un tempo considerevole per essere lavorate, vista la loro durezza. In diversi luoghi mancava pietra da costruzione. Le braccia erano insufficienti e quelle che c'erano a disposizione non rispondevano alle condizioni richieste. Parecchie volte si dovette rifare la muratura che non era stata eseguita con la dovuta cura. Fu solo grazie a misure più severe e a minuziosi e sostenuti controlli che si ottennero esecuzioni della solidità richiesta. Gli impresari, come gli operai, mancavano talvolta dell'attitudine necessaria per realizzare il loro compito. Non si poté evitare, nemmeno per gli edifici, di troncare i rapporti con qualche imprenditore.

Abbiamo l'impressione che le ricadute immediate della costruzione ferroviaria sui Ticinesi dell'epoca, più che sui grandi cantieri impegnati in

³⁷ *Die Eisenbahn*, 7.1.1875, p. 6. Al periodico zurighese abbiamo attinto per un riscontro dei Rapporti mensili sulle linee di pianura, riprodotti con sufficiente regolarità da *GT*.

³⁸ Le cifre appaiate si riferiscono ai due anni successivi presi in esame (1873-1874). 3° Rapporto della Direzione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, in *GT*, 26.6.1874, p. 3.

³⁹ *Troisième rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard comprenant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1874*, 3, Zurigo, 1875, p. 55. Sullo stesso documento torna pure *GT* tra il 7 e il 10.7.1875.

lavori di terrazzamento, trincee e gallerie, occorre trovarle più spesso in opere complementari al tracciato ferroviario che mobilitavano non solo imprese edilizie, ma anche falegnami, fabbri, manifatture di laterizi e pietre lavorate per i manufatti e i rivestimenti (la ricerca e l'apertura di cave fu affannosa), boscaioli, segherie e commercianti di legname, e una miriade di attività collaterali: trasporti interni con carri trainati da cavalli partendo da alcuni punti di raccordo (Magadino, Mappo, Chiasso) verso le varie destinazioni lungo le linee in costruzione⁴⁰. Le necessità quotidiane delle migliaia di lavoratori presenti richiedevano anche la presenza di una miriade di servizi e piccole botteghe in cui si vendeva di tutto: alimenti, vestiti e strumenti di lavoro. I margini di smercio per i rivenditori locali, come la ditta Jauch a Bellinzona, erano comunque limitati; gli appaltatori disponevano delle attrezzature necessarie in loco e a saturare il mercato giunsero le offerte di compagnie che avevano concluso altrove i loro lavori, come la Ferrovia Berna-Lucerna che offriva materiale ruotante (carri e vagonetti) e per gallerie (centine, corde, argani, pompe, catene, mazze, ventilatori), attrezzi (stampi, mazzuole, leve, picconi, badili) da fabbro, da falegname e carraio, da muratore e scalpellino⁴¹. Taverne, cucine e alloggi erano ricavati nei luoghi più impensabili, che impiegavano non solo uomini, ma anche tante donne. Ugo Maffioletti ce ne ha offerto un interessante spaccato studiando il caso eccezionale di Airola⁴².

3. d. I legami con le nascenti banche locali

Nell'ambito delle ottimistiche prospettive aperte dall'era ferroviaria si articolò anche in Ticino un più variegato sistema bancario, che si reggeva fino ad allora sulla Banca Cantonale Ticinese, "creazione del regime liberale", aperta nel 1861 e puntellata dallo Stato cantonale quale azionista minoritario.

I promotori e i capitali, come sottolinea Pietro Nosetti, provenivano per lo più da residenti nel Cantone, spesso professionisti politicamente attivi, che coinvolsero conoscenti e famigliari "non di rado appartenenti alla stessa area politica".

Gli istituti di credito crearono una rete capillare di agenzie e sedi nel Cantone. Drenando il risparmio, proveniente in buona misura dalle rimesse degli emigranti, si dedicavano al servizio dei pagamenti, a prestiti e investimenti, tra cui i trasporti, il settore alberghiero, i commerci e le industrie.

Tra i più importanti istituti dell'epoca ferroviaria in Ticino abbiamo la Banca della Svizzera Italiana (1873), la Banca Popolare Ticinese (1885), la Banca Popolare di Lugano (1889) e il Credito Ticinese (1890)⁴³.

La prima ebbe un ruolo diretto nella costruzione della linea del Gottardo⁴⁴.

⁴⁰ Per l'appalto del trasporto di traversine, legnami, rotaie, ecc. destinato alla Lugano-Chiasso, lanciato dall'ingegner Schrafl, si veda *GT*, 7.3.1874; per quello di carbone fossile da Camerlata-Chiasso e Arona-Locarno *GT*, 13.8.1874.

⁴¹ *GT*, 30.9.1875.

⁴² *Op. cit.*, pp. 21-27.

⁴³ Sulla nascita e lo sviluppo del sistema bancario di vedano i capitoli di P. Nosetti, "L'evoluzione della struttura bancaria e dell'attività bancaria in Ticino (1920-2018)", in AA. VV., *Un secolo di storia bancaria ticinese*, Lugano, 2020, pp. 30-44; A. Rossi "Autopsia degli scandali bancari della 'belle époque'", in *Tessere. Saggi sull'economia ticinese*, Bellinzona, 2010, pp. 129-152.

⁴⁴ L. M. Venturi, *BSI: Storia di una banca della Svizzera italiana*, Lugano, 2006, p. 5.

La sua nascita coinvolse intraprendenti figure ticinesi e consolidati istituti della Svizzera tedesca e italiani.

Le deliberazioni che diedero vita all'istituto risalgono al 7 e 8 marzo 1873, con una conferenza del Comitato promotore ticinese a Torino, che comprendeva esponenti del Credito Svizzero di Zurigo, della Società di Banca Svizzera di Basilea e della Banca Generale di Roma. Il gruppo ticinese era formato da Carlo Battaglini, Annibale Bollati, Luigi Enderlin, Rodolfo Landerer, Pasquale Lucchini, Giuseppe Soldini, Giovan Battista Ferrazzini, Clemente Maraini e Pasquale Veladini⁴⁵. Gli ultimi due rappresentavano rispettivamente il Credito Svizzero e la Banca Generale.

Il 5 aprile lo statuto fu sottoposto all'approvazione del Consiglio di Stato e il 22 aprile Girolamo Vegezzi rogò l'atto di costituzione della società anonima col nome Banca della Svizzera Italiana, dotata di un capitale di 10 milioni di fr. Essa aveva quale scopo di "incentivare opere di pubblico interesse, a contribuire al potenziamento del turismo e rendere servizio a commercianti, imprenditori e artigiani locali"⁴⁶. La BSI aprì i suoi sportelli il 15 maggio 1873 in Piazza della Riforma a Lugano, seguirono le agenzie di Locarno (1874)⁴⁷, Bellinzona (1879), Mendrisio (1880) e Chiasso (1905), ma fu presente anche sulla piazza di Milano sin dal 1881 e in importanti centri ferroviari come Luino, Gallarate e Domodossola.

Essa svolgerà un ruolo attivo nella creazione di reti ferroviarie e di navigazione regionali tra Lario, Ceresio e Verbano: la ferrovia Porlezza-Menaggio e la Ponte Tresa-Luino, le ferrovie a cremagliera da Capolago al Generoso e da Santa Margherita a Lanzo d'Intelvi.

Durante la costruzione della linea del Gottardo essa amministrava le obbligazioni, agiva come deposito di garanzie per i concorrenti agli appalti e assicurava il pagamento dei salari ai lavoratori con dei buoni cassa, mentre la Banca cantonale di Bellinzona gestiva le azioni della GB.

Sempre nel mondo degli affari che coinvolse notabili locali, merita una menzione la costituzione della Compagnia commerciale italo-svizzera e, per quanto riguarda la categoria degli avvocati, occorre ricordare i numerosi trapassi ed espropri di fondi che arricchirono gli intermediari e, almeno in parte, molti proprietari. Pure medici e farmacisti ebbero molto da fare in questo periodo: molti rimedi pubblicizzati erano spesso indirizzati a una determinata clientela,

⁴⁵ Pasquale Veladini (1811-1874) fu redattore di *Gazzetta Ticinese* e dopo il decesso del padre Francesco rilevò con i fratelli e diresse l'omonima tipografia, per oltre un secolo tra le più importanti del Cantone. Presiedette tra l'altro i consigli di amministrazione della Società di navigazione e ferrovie del lago di Lugano e della BSI. La sua morte, in veste di vice-sindaco di Lugano, il 21 gennaio del 1874, coincise con il periodo cruciale per la realizzazione della linea di pianura. D. Pauli Falconi, "Pasquale Veladini", in *DSS* (cons. 24.4.2024) e *GT*, 24.1.1874.

⁴⁶ L. M. Venturi, *op. cit.*, p. 6. Il Consiglio d'Amministrazione sarà presieduto, nell'ordine, da Pasquale Veladini (1873-1874), Pasquale Lucchini (1875-1891), Clemente Maraini (1891-1905) e dal primo direttore della Banca Giacomo Blankart (1905-1919). L'ingegner Clemente Maraini (1838-1905), più tardi tra i cofondatori anche della Banca Popolare Ticinese, aveva lavorato in Turchia e al Canale di Suez. Nel 1885 fu membro del Consiglio di Amministrazione della Ferrovia del Gottardo, rappresentando gli interessi della compagnia presso il governo italiano, e della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. La prima assemblea degli azionisti a Lugano fu presieduta da Pasquale Lucchini, sul quale si veda C. Agliati (a cura), *Un ingegnere senza politecnico. Pasquale Lucchini*, Lugano, 1990.

⁴⁷ Nello stesso anno, in Ticino, essa era rappresentata da notabili locali in una dozzina di località. Oltre che a Lugano, a Ponte Tresa, Chiasso, Mendrisio, Stabio, Locarno, Bignasco, Faido, Airolo, Biasca, Olivone, Lottigna, *GT*, 20.2.1874.

come cinture erniarie e ombelicali o pomate per geloni. Per disordini nella digestione e diarree il negoziante e libraio bellinzonese Carlo Salvioni offriva il *Bitter stomatico di erbe alpestri* del farmacista Dennler a 2 fr. la bottiglia, ottenibile anche sciolto o in barili a “prezzo proporzionato”⁴⁸.

3. e. Le cave e l'industria del granito

Lo sviluppo della lavorazione del granito, che diverrà la prima industria ticinese entro la fine dell'Ottocento, approfitterà pienamente della ferrovia a partire dal 1883, una volta realizzato il collegamento con i mercati svizzero-tedeschi⁴⁹.

Prima dell'apertura del traforo alpino il suo sbocco privilegiato era la Lombardia, ma anche la sostenuta domanda per la costruzione della stessa strada ferrata tra 1873 e il 1880.

Tra i pionieri abbiamo diversi cavisti provenienti da Schignano come i Giobbi (Aquila) e i Peduzzi (Pollegio); gli scalpellini erano e rimasero soprattutto italiani.

Per la tratta Lugano-Chiasso la produzione in loco non fu sufficiente, per cui si dovette importare la pietra pregiata soprattutto attraverso il lago Verbano utilizzando il porto di Magadino.

Per il rifornimento di pietre, ghiaia e sabbia destinate ai lavori più comuni si aprirono o si sfruttarono a fondo cave in prossimità della linea: sul Ceresio a Castagnola, San Martino, Melide, Campione (per l'incamiciatura del tunnel di Bissonne); ai piedi del Monte Generoso si trovano menzionate un paio di cave a Capolago per i lavori di “interrimento”, ma presumibilmente contribuirono pure quelle di Salorino e di Castel S. Pietro.

3. f. L'apporto della tecnologia tedesca

Se le imprese tedesche non concorsero ai lavori di scavo e di terrazzamento, si rifecero in campi strategicamente molto più importanti, come quello ingegneristico, siderurgico, metalmeccanico e delle macchine. Una parte minore spettò all'industria svizzero-tedesca e italiana.

La presenza estera si allargò anche a settori tradizionali come la fornitura di legname di qualità per le traversine, di cui il Cantone si trovò sprovvisto.

Il trasporto di pesanti attrezzature da Nord verso il Ticino – Chiasso e Magadino furono i principali punti di redistribuzione – non fu un'impresa agevole, soprattutto in inverno.

Vediamone qualche esempio.

Le traversine di abete giunsero dalla Otto Steinbeis & Co. di Brannenburg (Baviera) che assicurò pure lavori di carpenteria, quelle di larice dal Tirolo e quelle di quercia dall'Italia.

Per il cemento e la calce la Società italiana Cementi e Calci idrauliche di Bergamo e Palazzolo garantiva l'uso dei suoi prodotti, facendo capo al porto

⁴⁸ *GT*, 10.12.1874.

⁴⁹ Su questo argomento disponiamo da oltre un secolo dello studio approfondito di G. Barni e G. Canevascini, *L'industria del granito e lo sviluppo economico del Canton Ticino*, ristampato con un adeguato apparato critico a cura di M. Marcacci e G. Rossi dalla Fondazione Pellegrini-Canevascini, Bellinzona, 2009.

FERROVIA DEL GOTTARDO.

AVVISO.

È aperto il concorso per la condotta di materiali da Chiasso ai diversi punti della linea Lugano-Chiasso.

I materiali da trasportarsi sono traversine, legnami, rotaje ecc.

Le offerte per concorrere alla condotta di cui sopra devono essere consegnate entro busta suggellata non più tardi del 15 marzo corrente all'Ufficio di questa Sezione, coll'indicazione esterna:

Offerta per la condotta di materiali.

Le offerte devono contenere in cifre ed in lettere il prezzo di trasporto chilometrico per ogni traversa di quercia, quello per ogni traversa di pino o di abete, e quello per ogni ruotaja. Per tutti gli altri oggetti sarà offerto un prezzo per quintale e per chilometro.

Nei detti prezzi saranno compresi il carico a Chiasso e lo scarico ed accatastamento a destinazione.

Le offerte restano obbligatorie per i concorrenti per la durata di dieci giorni a partire dal 15 marzo.

A garanzia dell'offerta il concorrente dovrà depositare presso la Banca della Svizzera Italiana in Lugano la somma di Fr. 500, e produrre la ricevuta del deposito fatto insieme all'offerta.

Le condizioni sono fin d'ora osteusibili presso l'Ufficio di Sezione in Lugano.

Lugano 6 marzo 1874.

L'Ingegnere Capo-Sezione.
SCHRAFL.

Figura 4. Avviso di concorso per la condotta di materiali da Chiasso ai vari punti della linea Lugano-Chiasso. Lucerna, 6 marzo 1874.

FERROVIA DEL GOTTARDO.

AVVISO DI CONCORSO

**per la soprastruttura delle linee Biasca-Locarno
e Lugano-Chiasso.**

Forniture :

di circa 300 aiguilles (cambiamenti di via)

» 275 incrociamenti di via (parte in ferro fuso duro, parte con guide d'acciajo, cioè :

30	con 1 1/4 in ferro fuso duro		
53	» 1 1/2	»	»
192	» 1 3/8	»	» eventualmente con guide in acciaio

5 dischi giranti da 12 a 13 metri di diametro

3 » » » 5 » » »

3 carri di trasporto (sistema Dün)

7 Grue idrauliche isolate ed aderenti al muro, unitamente al meccanismo idraulico e condotti d'acqua (150 mm. di diametro)

5 Grue giranti di una forza di 4000 a 10000 chilogrammi

5 Grue-capra » » » 10000 »

10 bilaoce a bascule » » 25000 »

Dietro domanda in iscritto, saranno forniti i disegni dei cambiamenti e degli incrociamenti di via.

Le offerte, con indicazione dei prezzi, del termine di consegna e disegni, dovranno essere inoltrati entro il 25 aprile 1874 in piego suggellato e portante l'indicazione: « Offerta per la soprastruttura » all'Ufficio tecnico centrale della Compagnia del Gottardo a Zurigo.

Lucerna 11 aprile 1874.

L'Ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo
R. GERWIG.

H 2048 Z

Figura 5. Avviso di concorso. Forniture per la soprastruttura delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso. Lucerna 11 aprile 1874.

di Magadino dove aveva una rappresentanza commerciale. Sempre dall'Italia, questa volta da Avigliana (Torino), giungeva l'offerta della SA Italiana per la fabbricazione di dinamite (privativa Alfredo Nobel). Essa aveva una sede nei depositi Imperatori a Intra per Como, Varese, Novarese, Verbano e Ticino; era concorrenziata da Ascona dalla ginevrina Chavannes-Brochon e Comp. fino all'esplosione di quest'ultima nel dicembre del 1874⁵⁰ e, sul versante settentrionale del Gottardo, dalla Fabbrica Svizzera di Dinamite, sorta proprio nel 1873 a Isleten sulle rive urane del Lago dei quattro cantoni⁵¹.

Dalla Union di Dortmund arrivarono le rotaie d'acciaio. Le Officine dei Fratelli Decker & Co. di Cannstatt (Stoccarda) monopolizzarono la fornitura dei ponti sulla tratta Bellinzona-Locarno, tra cui quelli sul Ticino e la Verzasca che subirono grossi rifacimenti dopo l'alluvione dell'agosto 1874, occasione in cui la manodopera tedesca diede un'impressionante prova di efficienza. La stessa ditta assicurò pure i 22 ponti della linea Lugano-Chiasso, tra cui l'opera più ammirata fu quella sulla gola del Tassino. Quelli sulla tratta da Bellinzona a Biasca furono appaltati alla friborghese Waggon-Fabrik. La fabbrica, sorta proprio in quegli anni sulla Pianura di Pérolles, subì però un incendio per cui la fornitura passò al colosso Schneider & Co. di Le Creusot⁵².

Le apparecchiature tecniche per le linee di pianura furono attribuite a sette imprese tedesche, due svizzere, una austriaca: 304 incrociamenti di via (in ferro e acciaio) con o senza segnaletica, 305 scambi (*aiguilles*), 9 placche girevoli, 8 gru idrauliche e 5 girevoli, 5 gru-capra, 8 carri di trasporto (sistema Dün), 10 bilance a *bascule* e per l'alimentazione idraulica 5260 m di tubi con le relative apparecchiature per le stazioni di Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano, Mendrisio e Chiasso.

Anche il materiale circolante proveniva essenzialmente dalla Germania, in parte dalla Svizzera tedesca, e questo non solo per le linee di pianura. Le prime 34 locomotive della rete del Gottardo giunsero da Monaco ed Esslingen; 360 fra vetture e vagoni da Karlsruhe, Norimberga, Essen, Ruhrort, Bochum ecc., in parte da Neuhausen e Olten⁵³.

Le 12 locomotive per le nostre linee di pianura furono affidate a due fabbriche tedesche e a una svizzera, mentre per i vagoni si ricorse a due aziende elvetiche e a una germanica nell'ottobre del 1873. Entro il 31 dicembre 1874 per la Biasca-Bellinzona-Locarno giunsero 3 locomotive-tender, 2 locomotive per treni viaggiatori, 2 locomotive per treni merci, 25 carrozze viaggiatori, 4 furgoni per bagagli e 57 vagoni merci; per la Lugano-Chiasso una locomotiva-tender, 2 locomotive per treni viaggiatori e 2 per treni merci, con 22 carrozze viaggiatori, 4 furgoni per bagagli e 61 vagoni merci⁵⁴.

Il trasporto di almeno 5 locomotive non fu semplice.

⁵⁰ *GT*, 12.5.1874 per la ditta di Avigliana; *GT*, 25.4.1874 e 9.5.1874 per l'impresa bergamasca; *GT*, 14-15.12.1874 sull'esplosione della fabbrica di Ascona (si veda pure il cap. 12 sull'incidente di Maroggia).

⁵¹ La sua pubblicità appare anche su *GT* sin dal 10.11.1873.

⁵² *Die Eisenbahn*, 7.1.1875.

⁵³ B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, op. cit., p. 290.

⁵⁴ *Troisième rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard*, op. cit., p. 59. Le cifre sui vagoni variano di qualche unità rispetto al relativo articolo *Die Eisenbahn*, 7.1.1875.

La prima fu condotta con molte difficoltà da Camerlata a Capolago sulla strada che presentava forti contropendenze e che si restringeva notevolmente laddove attraversava le località; le altre quattro furono invece trasportate da Camerlata a Chiasso su una strada che non era più praticabile ma le cui condizioni erano un po' migliori. Le locomotive destinate al servizio tra Biasca, Bellinzona e Locarno furono spedite da Arona per via lacuale fino a Locarno⁵⁵.

Nemmeno sul Piano di Magadino il trasferimento fu agevole, al punto da meritare le attenzioni e le ironie anche da periodici d'Oltralpe, che ripresero la notizia dal *Repubblicano*⁵⁶.

Guidare una locomotiva di 20 tonnellate sembra uno scherzo! Una locomotiva scaricata al porto di Magadino per la linea Biasca-Locarno dovette esser trainata da 15/20 buoi, senza troppi problemi. Ma ecco che in prossimità della stazione di Cadenazzo – non si sa bene se per imperizia degli operai, per il terreno irregolare o qualche altro accidente – la locomotiva si rovesciò su un lato e si dovette lasciarla lì fin quando si trovò il modo di rialzarla. Fu un'impresa difficile, muovere una massa di 20'000 chili. L'ingegnere della ditta che aveva fornito la locomotiva arrivò ieri sera da Lugano per prendere le misure necessarie. Si spera che i danni alla macchina non siano rilevanti e che una volta rimessa sulle sue ruote essa possa continuare a fare il suo servizio.

Le cose non furono neppure facili per i vagoni usciti dalla SIG di Neuhausen am Rheinfall⁵⁷, che dovettero intraprendere l'itinerario Bienne, Ginevra, Moncenisio e Alta Italia per giungere in Ticino, dove dovevano trovarsi per l'apertura della ferrovia.

3.g. La lunga fase di espropriazione e la realizzazione dei lavori

Il Consiglio federale istituì due commissioni per le espropriazioni nei cantoni di Uri e Ticino; in quella di stima il Consigliere di Stato designò il proprio membro Giuseppe Pedrolì e quali supplenti il professor Giuseppe Fracchina (rilevato successivamente dall'ingegner Francesco Banchini) e l'ingegner Innocente Bazzi; il lavoro operativo nel Cantone era svolto da un Commissariato di espropriazione, presieduto dallo sciaffusano Hallauer, composto dall'ingegner Luisoni di Stabio, dal Consigliere agli Stati Dotta di Airolo, dall'ingegner Molo di Bellinzona, dal geometra Devincenti di Castelrotto e dal geometra Barberini di Castel S. Pietro (poi sostituito dall'ispettore forestale Zarro per il tronco Lugano-Chiasso)⁵⁸.

Per la procedura di espropriazione i tecnici presentavano i piani picchettati ai Comuni, che li esponevano al pubblico con diritto di reclamo.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 59. La locomotiva fu messa sui binari il 29 ottobre e percorse la sezione Capolago-Mendrisio. 23° Rapporto mensile, in *GT*, 18.12.1874.

⁵⁶ *Die Eisenbahn*, 10.11.1874.

⁵⁷ La Schweizerische Waggon-Fabrik, nata nel 1853 su iniziativa di Friedrich Peyer in Hof, Heinrich Moser e Johann-Conrad Neher, con 150 dipendenti divenne presto una grande azienda grazie anche alla produzione di armi tra cui il fucile a ripetizione Vetterli che divenne arma di ordinanza dell'esercito. Essa fu ribattezzata nel 1863 Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG). A. Knöpfli, "Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG)", in *DSS* (cons. 24.4.2024).

⁵⁸ *GT*, 1.6.1872, 18.6.1873.

Le linee di pianura ticinesi, tra il 1873 e il 1875, necessitarono 2671 contratti. In prima istanza si realizzarono accordi bonali (67%), in seconda l'accordo era trovato tramite la mediazione di una Commissione di stima (26%), in ultima istanza la causa poteva finire al Tribunale federale (7%).

Sulla Lugano-Chiasso le parcelle furono 886, riguardanti 1'269'853 mq di superficie per un valore di 1'690'390 fr. (con un prezzo medio attorno a fr. 1.33/mq) e 9 edifici per 147'962 fr.⁵⁹

Oltre ai ritardi iniziali dovuti ai lunghi iter procedurali e alle incognite meteorologiche che ritardarono i lavori sulla Biasca-Locarno, sulla Lugano-Chiasso furono soprattutto i 2439 m di gallerie progettate a creare problemi.

I lavori iniziarono il 1° luglio 1873 al tunnel "al Paradiso", spostato più in alto rispetto a quello fatto costruire sotto la sovrintendenza di Carlo Crivelli per la Compagnia Europea⁶⁰.

Si procedette celermente, anche perché ogni giorno di ritardo sarebbe stato penalizzato. Un anno dopo, il 29 luglio 1874, il traforo principale fu realizzato; gli operai e i dirigenti ricevettero un giorno di festa dall'impresa costruttrice ingegner Arnaboldi, ingegner Millerd e Icilio Moroni, sotto la responsabilità tecnica del direttore Antonio Schrafl, del geometra Frey e della direzione lavori dell'ingegner Luigi Buffagni⁶¹.

Più laboriosa fu la realizzazione del tunnel a Bissone soprattutto all'entrata Nord, dove avvenne prima un cedimento della volta e successivamente un sospetto incendio nella galleria di avanzamento settentrionale causando un crollo su 27 m. Il traforo della galleria di direzione fu concluso il 6 settembre 1874, ma i lavori di allargamento e di muratura furono difficili e destarono una costante preoccupazione fino alla vigilia dell'inaugurazione⁶².

Quello di Maroggia diede molto da fare per l'alternarsi tra la durezza del porfido e la roccia disaggregata, provocando frequenti frane interne che posero in pericolo il personale. I lavori furono soprattutto contraddistinti dalla tragedia del 14 febbraio 1874, sotto un cielo plumbeo e una coltre di nevischio: in seguito all'esplosione della dinamite morirono 4 operai. Torneremo sull'avvenimento, anche perché disponiamo dell'incarto dell'inchiesta. La sua perforazione alle 6 del mattino del 30 agosto fu accolta festosamente dagli operai. *Gazzetta Ticinese* non mancò di tessere le lodi dell'ingegner Schrafl, dell'impresa Giovanetti e degli ingegneri Carpi e Molo conduttori dell'opera⁶³.

⁵⁹ *Mémoire du Département fédéral des chemins de fer, op. cit.*, p. 64. La Legge federale sulle espropriazioni forzate del 10 maggio 1850 funse da base legale. L'elevato numero di controversie per indennizzi ritenuti insufficienti sorprese un osservatore italiano: citando i danni subiti per il passaggio della strada ferrata dalla filatura Foglia di Capolago e dalla villa di Besso vicina alla stazione, egli annotava: "In Italia si dà sempre un terzo in più della perizia, ed esse non danno mai luogo a reclami", *GT*, 4.11.1873.

⁶⁰ Il capitano Carlo Crivelli studiò disegno e si dedicò all'arte delle costruzioni in Svizzera e in Italia. Si occupò del tronco di San Martino per l'impresa Sillar e per difendere i suoi interessi sostenne una lunga causa, i cui echi giunsero anche in Gran Consiglio. Nel 1874 operò con la sua impresa sul primo lotto della Lugano-Chiasso tra Massagno e la Valle del Tassino. Morì a Lugano nel 1900, all'età di 76 anni. *GT*, 31.3.1900.

⁶¹ *GT*, 30.7.1874.

⁶² 22° Rapporto mensile, in *GT*, 6.11.1874. Il tunnel è stato eliminato con la realizzazione del tracciato autostradale (1963). Si vedano le immagini in H. G. Wägli, *Schienennetz Schweiz*, Zurigo, 1980, pp. 162-163. Ringraziamo l'amico Antonio Soldini, capostazione, per la segnalazione.

⁶³ *GT*, 31.8.1874.



Figura 6. La trincea d'approccio Nord a Coldrerio 1873-1874.

Il traforo più travagliato fu però quello di Coldrerio, dove il terreno sabbioso e con strati marnosi facilitava sin dal primo momento grosse infiltrazioni d'acqua. Si dovette perciò ridimensionare progressivamente il tunnel a 1/5 del progetto iniziale (da 475 a 96 m), scavando una lunga e profonda trincea di 22-25 m e asportare migliaia di metri cubi di materiale anche con l'ausilio di una locomotrice e dei vagoni: quest'ultimo colmò in gran parte il sedime della stazione internazionale di Chiasso. Finalmente il 13 luglio 1874 l'ingegner Corti, direttore dei lavori nella galleria della Motta, "bene coadiuvato dal giovane suo collega sig. ing. Burkard", poté comunicare la conclusione del traforo e offrire "una festa ai suoi bravi operai pel felice incontro tra lo spazio di due pozzi. Una piccola comitiva di invitati ha potuto godere dello spettacolo insolito di fare un viaggio aereo di ventotto metri, discendendo pell'apertura di un pozzo nella galleria lunga di circa ottanta metri"⁶⁴.

Un ultimo cruccio fu la stazione internazionale di Chiasso, per la mancanza di un accordo tra i due Stati. Ci si dovette perciò accontentare nel 1874 di una rudimentale stazione provvisoria in legno, a circa 120 m a Nord da quella attuale

⁶⁴ GT, 15.7.1874. La notizia storpiò il cognome dell'ingegner Corti in Curti.

(sorta negli anni 1881-1885 e successivamente ampliata)⁶⁵. La periferia della borgata assunse in quel periodo l'aspetto di una grande officina, con i depositi di 43'000 traversine da trattare con il processo di conservazione Kyan, 7000 guide di ferro e 4000 d'acciaio, depositate su una pianura in piena bonifica per essere distribuiti lungo la tratta ferroviaria⁶⁶.

La conclusione dei lavori delle tre linee ticinesi nel 1875 fu l'occasione per tracciare un primo bilancio finanziario dell'operazione ed elaborare una proiezione precisa dei costi nella fase ancora più impegnativa che attendeva la società, con la costruzione della tratta del Ceneri, delle rampe d'accesso e il traforo del Gottardo.

3. h. Il “gran sorpasso”.

Il punto di vista dell'ingegnere capo Gerwig

L'ingegnere di Karlsruhe Robert Gerwig (1820-1885), famoso per aver diretto i non facili lavori ferroviari della Foresta Nera (1857-1872), era in pratica stato designato alla direzione tecnica dei lavori da Alfred Escher nel marzo del 1872, che lo convinse in pochi giorni a dirigere la grande operazione del Gottardo⁶⁷. Egli era circondato dalla fama di professionista dalle soluzioni affidabili e lungimiranti, ma piuttosto costose. Il Consiglio d'Amministrazione, il 2 aprile 1872 a Lucerna, confermò la scelta del *grand patron*, offrendogli condizioni invidiabili: la possibilità di realizzare il progetto che aveva elaborato con A. Beckh nel 1864⁶⁸, un premio di 20'000 fr. per ogni anno guadagnato sui 9 previsti, uno stipendio annuo di 40'000 fr. per l'affinamento dell'opera e la direzione dei lavori, la libera scelta dei collaboratori, oltre ai diritti di un'eventuale vedovanza per la moglie, a cui si aggiungeva un indennizzo nel caso di rescissione del contratto.

Regolata l'interruzione del suo impiego alle dipendenze del Principato di Baden, egli si trasferì entro il 1° maggio nei suoi nuovi uffici a Zurigo, con alle sue dipendenze 249 professionisti e 93 loro collaboratori, di cui 172 operavano a Sud delle Alpi (1875): 139 svizzeri, 31 italiani, 65 tedeschi e 107 provenienti da altri Stati. Tra i più stretti collaboratori dell'Ufficio tecnico centrale che avrebbero dovuto condurre i lavori sotto l'alta direzione dell'ingegnere capo vi erano gli ingegneri Edilio Ehrenfreund suo sostituto, Antonio Schrafl responsabile della divisione di Lugano, Carlo Giuseppe Arnaldi per quella di Locarno, Carlo Fraschina per quella di Bellinzona⁶⁹.

⁶⁵ La vitale questione ferroviaria di Chiasso è stata dettagliatamente analizzata a suo tempo da I. Antognini, *op. cit.* Le vicende della sua stazione internazionale sono state riprese e diffuse anche in lingua francese e tedesca, con belle illustrazioni, da G. Baragiola “Der internationale Bahnhof Chiasso. La gare internationale de Chiasso”, in *Eisenbahn Amateur*, n. 8, agosto 2021, pp. 339-352 e, per quanto riguarda la sua protezione e valorizzazione, con un secondo articolo “La stazione di Chiasso un ‘paesaggio di cultura’ in pericolo” su *Il nostro Paese*, n° 341, agosto 2020, pp. 28-37.

⁶⁶ 21° Rapporto mensile, in *GT*, 26.10.1874.

⁶⁷ Il nostro ritratto si basa sulla sua biografia redatta da A. Kuntzenmüller, *Robert Gerwig. Ein Pionier der Technik*, Freiburg, 1949.

⁶⁸ *Projet d'un chemin de fer par le Saint Gothard, dressé à la demande du Comité du Saint Gothard par A. Beckh à Stuttgart, ancien ingénieur-en-chef du Nord-Est Suisse, et de R. Gerwig à Karlsruhe, conseiller supérieur des ponts et chaussées du gouvernement Badois, avec en annexe renfermant le projet proposé par K. Wetli, ingénieur-en-chef à Lugano*, Winterthur, 1864, con 10 piani, profili longitudinali e 3 possibili varianti.

⁶⁹ *GT*, 16.8.1872 che riprende la notizia dal *Monitore delle strade ferrate*.

Per dirigere questa Babele dovette trascorrere una buona parte del tempo in viaggio tra Lucerna e il Ticino, in particolare negli uffici di Bellinzona, Locarno e Lugano che sovrintendevano alle opere delle linee ticinesi di pianura: un'ansiosa corsa contro il tempo per realizzare le tre tratte entro il 6 dicembre 1874; di fatto, in soli 18 mesi, visto che i tempi tecnici permisero di iniziare le opere solo il 1° luglio 1873.

I costi dei lavori, rispetto a quelli sottostimati della Conferenza del Gottardo del 1869, andarono lievitando per una serie di modifiche introdotte: il miglioramento del tracciato con la conseguente modifica di importanti stazioni (Biasca e Bellinzona), l'introduzione di nuove gallerie tra Paradiso e Maroggia per ragioni di sicurezza. La natura fece il resto: le esondazioni del Ceresio (dicembre 1873), gli allagamenti del fiume Ticino (il 28 giugno e a metà agosto del 1874), con una crescita del Lago Maggiore di un metro in 36 ore, che travolsero le opere già eseguite sul Piano di Magadino.

La "scadenza impossibile" fu comunque rispettata e allora giunse il coro di lodi. Ma di fronte all'enorme sorpasso che triplicò i costi, Gerwig fu ben presto additato come il principale responsabile e fece da capro espiatorio. Secondo i suoi critici, come già aveva fatto sulla tratta Donaueschingen-Offenburg, l' "opulento Gerwig" si era confermato spendaccione nelle linee di pianura ticinesi. Egli – secondo il suo benevolo biografo – privilegiò la sicurezza ed investì in opere, come il raddoppio di gran parte della linea, che fecero risparmiare molti soldi in seguito.

I rimproveri guastarono irrimediabilmente le relazioni tra l'ingegnere tedesco, il presidente della Direzione Escher e il Consiglio d'Amministrazione, con i quali ci fu probabilmente una mancanza di chiarezza nel contratto sulle rispettive competenze. D'altra parte i criteri di pura efficacia tecnica dovettero essere subordinati alle esigenze della politica federale, cantonale e locale: pensiamo alla concessione di nuove stazioni ferroviarie o al potenziamento di quelle previste.

Il 16 febbraio 1875 Gerwig diede le dimissioni a causa di "divergenze sull'organizzazione dei servizi tecnici"; la GB le accettò e lo indennizzò con una generosissima buona uscita di 100'000 fr. che sollevò aspre critiche: lo *Schweizerische Grenzpost* parlò di ponti d'oro stesigli da Escher per liberarsene. Al suo successore Wilhelm Hellwag, del resto, non andrà molto meglio.

3. i. Le giustificazioni della direzione Escher

Già al momento di lasciare le proprie funzioni, nella primavera del 1875, l'ingegnere capo aveva presentato un preventivo allarmante sulle spese da affrontare per le rampe d'accesso al Gottardo; timori che la perizia del suo successore, l'ingegnere Hellwag, non smentì.

La situazione era tale da sottoporre il tutto a una verifica di una Commissione d'esperti, nominata dal Consiglio federale il 25 marzo 1876.

Secondo il rapporto Hellwag il costo complessivo delle linee ticinesi di pianura ammontava a 51.6 milioni rispetto ai 18.9 preventivati dalla Conferenza internazionale, di cui 35.4 quali spese di costruzione (500'000 fr./km).

Il Consiglio di Amministrazione della GB, a propria difesa, mise l'accento sull'approssimazione e il mancato aggiornamento di prezzi e salari su cui si era fondata la perizia della Conferenza internazionale, ma corresse pure il modo con cui l'ingegner Hellwag aveva basato il suo calcolo, addebitando alle sole linee di pianura dei costi di costruzione che andavano ripartiti sul progetto globale della linea internazionale, come le 6 stazioni principali (10,5 milioni, il 17% della spesa

globale) o il materiale rotabile. Il costo effettivo delle linee di pianura andava così ricondotto a 32 milioni (488'000 fr. /km), 17'637'369 fr. in più rispetto ai 14,5 milioni preventivati.

La Tabella 3, riprodotta nella pagina seguente, elenca in dettaglio le cifre per le linee Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso⁷⁰.

Il memoriale del Consiglio d'Amministrazione si soffermava poi sulle cause di questo sorpasso delle tre linee di pianura, sintetizzate in una decina di punti. Il computo della tratta Bellinzona-Giubiasco che andava attribuito al credito per la tratta del Ceneri; la promozione di Chiasso come stazione internazionale (in base alla Convenzione del 23 dicembre 1873) che ne cambiò completamente le coordinate, la mancata contabilizzazione di rimborsi riguardanti il periodo 1869-1871. La partecipazione alla formazione del capitale e il pagamento degli interessi spettante alle linee di pianura erano stati dimenticati, mentre erano stati sopravvalutati gli introiti di esercizio di linee ancora monche. A incidere maggiormente sulle uscite furono le modifiche di tracciato, la lievitazione dei costi della manodopera e dei materiali di costruzione (+20%), a causa dell'elevata domanda⁷¹. Per gli imprevisti niente figurava a bilancio: tra questi l'uragano accompagnato da piogge torrenziali nella notte tra il 14 e il 15 agosto e le menzionate incognite incontrate soprattutto nelle gallerie di Coldrerio, Bissone e nel tunnel sotto il castello di Montebello a Sud della stazione di Bellinzona. Nulla si era previsto neppure per gli ammalati o gli operai caduti o che rimasero invalidi mentre lavoravano alla costruzione, e alle famiglie degli operai che vi perirono (circa un milione di franchi). A questi punti, che secondo la Direzione spiegavano la differenza di 12'989'755 fr., bisognava aggiungerne 4'647'644 per le modifiche del tracciato primitivo, essendo le linee diventate, nel corso dei lavori, delle arterie internazionali. Da questo cambiamento dipendeva pure la riduzione delle pendenze al 16‰, delle contro-pendenze e del minimo raggio delle curvature, nonché l'estensione del doppio binario a quelle che diverranno tratte internazionali (Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Lugano-Chiasso, Bellinzona-Pino). Miglioramenti che non avevano pesato solo sui lavori, ma anche sul costo delle espropriazioni.

⁷⁰ "Lettera della Direzione della strada ferrata del Gottardo al Consiglio federale svizzero relativa al costo della costruzione delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso (del 22 gennaio 1877)", *GT*, 30.1.1877.

⁷¹ Il "Progetto di Messaggio al Consiglio federale sulla situazione finanziaria della Società del Gottardo sottoposto al Consiglio di Amministrazione" ricorda che il preventivo della Conferenza internazionale si basava sui prezzi indicativi della perizia dell'ingegner Wetli, datati agli anni 1860-1865. *GT*, 22-25. 2.1876.

Tabella 3. Costi delle linee di pianura

Tratta	Chilometri		Costo (compreso il materiale ruotante)	
Biasca-Bellinzona	20		4'300'000	
Bellinzona-Locarno	17		4'250'000	
Lugano-Chiasso	25		5'000'000	
Interessi al 6% sulla durata della costruzione di anni 2 1/2			1'016'250	
Totale preventivo della Conferenza internazionale			14'566'250	
Suddivisione per capitoli di spesa e costi preventivati per linea ⁷² :				
Capitoli di spesa	Biasca- Bellinzona	Bellinzona- Locarno	Lugano- Chiasso	Costo totale
Amministrazione generale	200'000	170'000	250'000	620'000
Studi	50'000	42'500	62'500	155'000
Terreni	434'000	368'900	638'000	1'440'900
Sterri e lavori d'arte	1'701'400	1'781'100	1'417'500	4'900'000
Via:				
a. Materiale e posa della via	912'000	775'200	1'102'000	2'789'200
b. Passaggi, chiuse, ecc.	28'000	23'800	35'000	86'800
Stazioni e scali	274'600	493'500	495'000	1'263'100
Materiale ruotante	700'000	595'000	1'000'000	2'295'000
Interessi	322'500	318'750	375'000	1'016'250
Totale	4'622'500	4'568'750	5'375'000	14'566'250
Spese effettive già fatte o che rimanevano da farsi per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso (1876) ⁷³ :				
Capitoli di spesa				Totale
I. Rimborso				79'583
II. Formazione del capitale				1'360'158
III. Amministrazione centrale				492'412
IV. Interessi				1'940'992
V. A. Direzione tecnica				2'031'648
V. B. Espropriazioni				4'019'958
V. C. Sterri e lavori d'arte				15'147'824
V. D. Via				4'622'245
V. E. Edifici				4'179'773
V. F. Accessori della via				670'777
V. G. Telegrafia di servizio				31'001
V. H. Delimitazione proprietà				219'903
V. J. Materiali, utensili, ecc.				3'528'051
V. K. Indennizzi agli impiegati				10'284
Totale				38'334'609

⁷² GT, 30.1.1877.⁷³ GT, 31.1.1877.

Significative misure di sicurezza adottate in corso d'opera avevano pure inciso sulla lievitazione delle spese. Tra queste l'allontanamento della ferrovia Biasca-Bellinzona dal corso del fiume Ticino, avvicinandola alla montagna con due gallerie, l'allungamento del tratto in galleria tra Lugano e Melide per proteggerlo dai franamenti provenienti dal San Salvatore, mentre gli straripamenti del 7 agosto 1872 avevano comportato la rinuncia a costeggiare il piede della montagna con una linea a cielo scoperto a favore dei due tunnel di Bissone e Maroggia.

In conclusione, osservava Alfred Escher, a nome della Direzione, le modifiche tecniche non erano state nascoste nei rapporti precedenti e non avevano suscitato obiezioni⁷⁴.

La situazione della GB all'indomani della messa in funzione delle linee di pianura apparve fallimentare; come abbiamo anticipato, comportò qualche illustre mutamento al vertice dell'azienda e nuovi impegni internazionali per salvare l'intera operazione.

Sul fronte delle uscite, a parte qualche riduzione o rinvio di opere, non ci furono grossi cambiamenti; su quello delle entrate occorre aspettare il completamento della linea del Gottardo per assistere a un'accettabile redditività. Nel frattempo da una tratta in cui Lugano e Chiasso facevano da capolinea non bisognava attendersi troppo: le entrate bastavano appena per i costi di manutenzione.

A V V I S O.

FERROVIA DEL GOTTARDO  **APERTURA DELLE LINEE.**

Col giorno 6 andante verranno aperti al pubblico i tronchi ferroviari Biasca-Bellinzona e Lugano-Chiasso.

L'orario delle corse si può avere gratuitamente presso tutte le Stazioni.

Lucerna 5 dicembre 1874.

LA DIREZIONE DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO.

A V V I S O.

FERROVIA DEL GOTTARDO.

A datare dall'apertura dei tronchi ferroviari Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso entrano in vigore, e da quell'epoca in poi si possono acquisire al prezzo di stampa all'Ufficio dell'Amministrazione centrale in Lucerna e presso tutte le Stazioni dei suddetti tronchi:

- 1.º Il regolamento di trasporto;
- 2.º L'indicatore delle distanze;
- 3.º Le tariffe pel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, delle merci, del bestiame vivo, dei veicoli ed altri oggetti straordinari nel servizio interno.

Lucerna addì 30 novembre 1874.

LA DIREZIONE DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO.

Figura 7. Avvisi di apertura dei tronchi ferroviari Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso. Lucerna 30 novembre 1874 e 5 dicembre 1874.

⁷⁴ "Memoria del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli azionisti concernente la situazione finanziaria dell'Impresa", *GT*, 23, 26, 27, 28.6.1876 e "Lettera della Direzione della strada ferrata del Gottardo al Consiglio federale svizzero relativa ai costi della costruzione delle linee Biasca-Locarno e Locarno-Chiasso, del 22 gennaio 1877", *GT*, 30.1.1877, 31.1.1877, 2.2.1877, 3.2.1877.

3. j. L'inaugurazione dell'incompiuta

I festeggiamenti del 6 dicembre si aprirono con il classico copione. Per evitare brutte sorprese il collaudo avvenne qualche giorno prima: il 1° dicembre 1874 una locomotiva fu provata sulla Cadenazzo-Biasca. Tre giorni dopo, un'altra percorse prudentemente la tratta tra il Tassinio e Coldrerio tra le acclamazioni dei cittadini, nonostante il “tempo perverso che da alcuni giorni ci perseguita”⁷⁵.

Sabato 5 dicembre il primo treno tra Chiasso e Lugano, con gli esperti federali e cantonali, percorse l'intera tratta da Lugano a Chiasso. Tutto era pronto per il fausto evento domenicale. E il dì di festa, a Lugano, verso le 11 antimeridiane la folla si accalcò in massa per salutare

il convoglio su cui eravi l'autorità, il personale tecnico e buon numero di distinti cittadini. Il cannone si fece udire con ripetuti colpi e tutte le campane delle chiese della città suonarono contemporaneamente. In quell'istante dal cuore di ognuno uscì uno di quegli applausi universali e spontanei che sono la prova palmare della soddisfazione generale. A Maroggia, a Mendrisio a Balerna, vi si univano altre Deputazioni e lungo tutta la via il popolo salutava il convoglio con gridi di gioia. Intanto la banda musicale allegrava coi suoi melodiosi concerti. A Chiasso l'autorità locale era alla Stazione coll'intera popolazione e al giungere del treno furono frenetici e prolungati i comuni applausi. Al ritorno qui verso le 5 pomeridiane la popolazione con innumerevoli fiaccole trovavasi alla stazione e d'improvviso si organizzò una colonna che in lunghissima fila percorse le principali contrade della città preceduta dalla musica e tutto festante al grido viva la Società del Gottardo, viva il progresso, viva la patria⁷⁶.

Questa inaugurazione venne fatta senza alcuna solennità ufficiale; ma la solennità e la festa furono l'entusiastica accoglienza, l'emozione, la partecipazione in massa della popolazione di tutte le località attraversate dalla strada ferrata. Da Lugano a Chiasso, da Bellinzona a Biasca [...]. Fra giorni avremo l'apertura anche del tronco Bellinzona-Locarno, ritardata solo dall'ampliamento dei lavori al ponte sulla Verzasca resi necessari dall'alluvione dello scorso agosto⁷⁷.

L'allacciamento con la linea dell'Alta Italia, programmato inizialmente per il 6 dicembre 1874, in sintonia con l'apertura delle linee di pianura ticinesi, dovette attendere sino al 28 settembre 1876, non senza reciproche punzecchiature tra i giornali svizzeri, ticinesi e *Il monitore delle strade ferrate*, per il fastidioso ritardo del collegamento con Milano⁷⁸. Poté allora entrare in vigore – il 6 novembre 1876 – il nuovo orario delle 4 corse che da Bellinzona giungevano al confine.

Partendo con l'omnibus 25 delle 7.40, con 3 classi di carrozze, si cambiava a Cadenazzo alle 8.20 per giungere in diligenza a Lugano alle 11.30. Si ripartiva mezz'ora dopo in treno, giungendo a Chiasso alle 13.00 e a Milano alle 15.56; ripartendo da Milano alle 18.00 si poteva rientrare a Bellinzona all'una di notte.

⁷⁵ *GT*, 4.12.1874.

⁷⁶ *GT*, 7.12.1874, Cronaca da Lugano, 6 dicembre.

⁷⁷ *L'Educatore della Svizzera Italiana*, 15.12.1874. La linea Bellinzona-Locarno fu aperta il 20 dicembre 1874. Assai più imponente sarà invece la cerimonia per l'inaugurazione del tronco ferroviario Chiasso-Como, immortalata da una litografia rappresentante la Svizzera col berretto frigio e l'Italia con la turrata corona, strettamente abbracciate, col motto “Una stretta di mano fra due buone amiche”, *GT*, 29.9.1876.

⁷⁸ Particolarmente pungente fu la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, di cui si faceva volentieri eco *Gazzetta Ticinese*. Sulla polemica tra *Gazzetta* e *Il monitore delle strade ferrate* si vedano *GT*, 5.11.1874, 18.11.1874; quella con il Consigliere nazionale Emilio Censi, corrispondente da Berna del *Repubblicano*, ebbe anche qualche eco a Nord delle Alpi. Cfr. *GT*, 15.12.1874 e 22.12.1874, *Die Eisenbahn*, 7.1.1875.

Pochi vantaggi, insomma, rispetto ai tempi di percorrenza della diligenza svizzera dell'anno precedente che partendo da Milano alle 6.10 di mattina giungeva a Bellinzona alle 13.40⁷⁹.

E quindi introiti modesti. Per misurare il reale indotto della ferrovia, come si prevedeva, si dovette attendere il collegamento con il Nord delle Alpi.

A breve e medio termine, alcuni effetti positivi si potevano comunque intravedere almeno in tre ambiti. La nascita delle Officine ferroviarie a Lugano e soprattutto a Bellinzona, quest'ultima destinata ad una lunga e grande storia, visto che diverrà la più grande impresa in Ticino⁸⁰. La diffusione del telegrafo (giunto in Ticino nel 1852) potenziata dall'arrivo della ferrovia come si vedrà (cap. 6). L'impatto della strada ferrata sul territorio, almeno in prossimità delle stazioni, e le occasioni di lavoro diretto o indiretto da essa create.

Durante la lunga fase di assestamento della linea, anche a causa della fretta con cui l'opera dovette essere conclusa, di carenti drenaggi e canalizzazioni, nei punti più delicati vi furono franamenti e alcuni incidenti ferroviari, come nell'aprile del 1879. Tra i più spettacolari e documentati anche fotograficamente, vi fu lo smottamento al km 22 nella trincea di Coldrerio. Il cedimento investì il treno N. 24, alle 8.15 dell'8 aprile, a Nord dalla stazione di Balerna.

Il macchinista, sig. Müller, s'accorse che la via a s[é] d'innanzi era smossa in parecchi luoghi. Diede immediatamente il segnale di frenare le vetture del convoglio e contemporaneamente arrestava il treno dando contro-vapore. Il convoglio si fermò infatti quasi subito. Verificatasi l'imminenza del pericolo, immediatamente si staccarono le vetture passeggeri e merci e si spinsero addietro. Non così la macchina ed il tender che, sortiti dalle guide, si trovarono impigliati nel terreno che franava. In vista dell'impossibilità di ritirare la macchina, il solerte macchinista aprì le valvole per esprigionare il vapore; ma in questo punto, il movimento del terreno si fece più forte, macchina e tender si rovesciarono, ed il coraggioso macchinista aveva appena il tempo di spiccare un salto e sottrarsi colla fuga, al pericolo di essere coperto dalle macerie che cadevano dall'alto⁸¹.

Una tragedia fu quindi evitata grazie alla perizia dell'esperto macchinista Müller; passeggeri e corrispondenze postali furono trasbordati su un treno speciale fino a Lugano e la tratta rimase interrotta per alcuni giorni.

Il 20 aprile dalla locomotiva del treno 25 partito da Mendrisio, mentre stava per giungere alla galleria di Coldrerio, si sganciò "una stanga che serve a tener accoppiate le ruote della macchina". Questa volta il convoglio poté essere bloccato prima di deragliare; intanto però un passeggero, preso dal panico, "saltava imprudentemente dalla finestra del vagone e cadeva a capofitto sul terreno, a rischio di farsi schiacciare dal treno ancora in movimento"⁸².

⁷⁹ *GT*, 1.6.1875 presentava l'orario estivo 1875 delle Diligenze svizzere con 3 corse giornaliere Milano-Lucerna e il 3.11.1876 per i 4 collegamenti giornalieri tra Bellinzona e Milano. Il primo orario invernale prevedeva 5 corse tra Lugano e Chiasso, poi ridotte a 4, e il tragitto durava oltre 55 minuti, *GT*, 14.11.1874.

⁸⁰ Si veda di G. Rossi, "Un secolo e più delle Officine di Bellinzona", in AA. VV., *Giù le mani dalle Officine*, Pregassona-Bellinzona, 2008, pp. 9-44.

⁸¹ *GT*, 9.4.1879. Ci è inizialmente sorto un dubbio sulla data dell'incidente: sotto le stesse fotografie è indicato manualmente il 7 aprile, mentre sul retro è invece scritto il giorno successivo con un breve commento. *GT* apre la notizia nell'edizione dell'8 aprile con "Lugano 8 aprile.- Questa mattina il treno ascendente Chiasso-Lugano, che arriva a Lugano alle ore 9. 5 m. [...]". *Il Dovere* del giorno 9 conferma che la frana è caduta il giorno precedente presso Coldrerio.

⁸² *GT*, 21.4.1879.



Figura 8. Locomotiva del primo treno inaugurale della linea Lugano-Chiasso del 6 dicembre 1874.



Figura 9. Il deragliamento tra Balerna e Coldrerio dell'8 aprile 1879.



Figure 10, 11. Il deragliamento tra Balerna e Coldrerio dell'8 aprile 1879.

4. a. Severe condizioni d'impiego in ferrovia

Almeno fino all'apertura del San Gottardo e del Monte Ceneri (1882) il numero d'impieghi in ferrovia per i Ticinesi fu piuttosto contenuto. Nella primavera del 1874 si stabilirono le condizioni di servizio per i macchinisti e i fuochisti e si aprì un pubblico concorso per i macchinisti e per i dirigenti delle officine di riparazione a Bellinzona e Lugano. Seguirono, in agosto, quelli per i capi-stazione e i loro assistenti: vi si richiedeva la conoscenza delle lingue italiana e tedesca, e preferibilmente “una buona istruzione sul servizio dell'esercizio e del telegrafo”. Nello stesso periodo, la direzione di Lucerna reclutò personale per altre molteplici funzioni: aggiunti del capo-esercizio, economo del materiale, assistente amministratore del materiale, magazzinieri, capi di linea, capi-treno, conduttori, capi delle manovre, capi-magazzino delle merci, guarda-freni. Anche in questo caso era auspicata la lingua tedesca, addirittura indispensabile per talune funzioni, con preferenza per chi aveva una buona istruzione ed esperienza nel settore⁸³. Un quarto concorso per un aggiustatore di telegrafo a cui affidare la riparazione e la cura degli orologi di servizio chiudeva l'offerta, sempre con i requisiti suaccennati.

Alla fine degli anni Settanta sulle linee ticinesi i funzionari e addetti al servizio erano 149, così suddivisi: addetti all'amministrazione generale dell'esercizio 12; sorveglianza e manutenzione 65; servizio di spedizione 48; servizio di trazione 23; servizio delle officine 1, mentre gli operai occupati in quest'ultime erano 15⁸⁴.

Un quadro complessivo sugli effettivi della GB, una volta realizzate tutte le opere essenziali e rodato la linea, offre i seguenti dati alla fine del 1885: 106 impiegati nell'amministrazione generale, 643 nella manutenzione e sorveglianza della via, 595 nei servizi delle stazioni, delle spedizioni e del movimento, 244 in quello della trazione e depositi del materiale rotabile, 154 dipendenti delle Officine di Bellinzona, 52 operai negli ateliers dei depositi. In totale 1794 dipendenti, di cui 118 donne⁸⁵.

La lingua tedesca divenne presto e rimase per almeno un ventennio la lingua ufficiale dei ferrovieri in Ticino, in particolare per i suoi dirigenti alla testa di una nuova gerarchia di disciplinati e puntuali subordinati. Nelle 28 stazioni ferroviarie, nel 1882, solo il 53% dei capi-stazione aveva una parentela italiana e solo 1/3 al momento della nazionalizzazione della compagnia nel 1909. I Ticinesi potevano ambire solo alle stazioni di categoria inferiore. I dirigenti dei servizi amministrativi, l'ispettorato d'esercizio e quello telegrafico, nonché la direzione delle officine principali, furono rigorosamente reclutati a Nord delle Alpi. Le istruzioni ufficiali, gli stampati dell'orario ad uso interno, i cartelli indicatori nelle stazioni erano in tedesco; per l'apprendimento della lingua la compagnia ferroviaria creò ad Airolo, Biasca, Bellinzona e Chiasso delle scuole destinate ai propri dipendenti, chiuse in seguito alle Rivendicazioni ticinesi del 1924. Dal 1874 fu assunto il dottor Rocco Togni di Grono per le traduzioni in italiano: si formalizzò così una nuova scrittura, l'italiano ferroviario ticinese, di cui Graziano Gianinazzi ci ha dato eloquenti e gustosi esempi⁸⁶.

⁸³ *GT*, 21.5.1874, 26.6.1874, 29.6.1874, 14.8.1874.

⁸⁴ 8° Rapporto annuale della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo per l'anno 1879, in *GT*, 5.7.1880.

⁸⁵ *Mémoire du Département Fédéral des chemins de fer*, op. cit., pp. 246-247.

⁸⁶ “Linguaggio da capostazione. Cose vedute o sapute da un ferroviere a Chiasso”, in *BSSI*, 7/2007,

4. b. Un minimo di assistenza sanitaria

I dipendenti della GB ottennero pure una minima protezione sociale attraverso una Cassa di sussidio e pensione per gli impiegati e funzionari della Ferrovia, il cui Regolamento all'art. 1 ne precisava l'ambito: "La Cassa di sussidio e pensione ha per iscopo di sussidiare da una parte i suoi membri, qualora gli stessi in seguito a persistenti malattie o ad avanzata età fossero del tutto od in parte incapaci al lavoro, e d'altra parte i superstiti dei defunti membri aventi diritto all'alimento"⁸⁷.

Con lo stesso spirito fu promossa una Cassa ammalati anche per gli operai in servizio presso la GB. Essa si estendeva agli operai addetti all'esercizio e alle Officine, il cui stato di salute doveva essere approvato dall'Amministrazione tramite un certificato rilasciato da un medico della società ferroviaria.

Ci è stato possibile accedere, grazie all'attenzione di un antiquario, ai documenti appena menzionati e alla proposta di assunzione quale medico ferroviario fatta il 10 maggio 1872 dalla Direzione della GB al dottor Valente Rusca dell'OBV di Mendrisio⁸⁸.

In seguito a molteplici desideri, ci permettiamo di farle le seguenti comunicazioni della posizione di un medico ferroviario presso la nostra Società.

I. Posizione del medico ferroviario nei casi di accidenti ferroviari.

Giusta la legge federale le società ferroviarie sono di regola responsabili per tutte le lesioni corporali riportate nell'*esercizio della ferrovia* dai viaggiatori, impiegati, lavoratori e terzi. Non soltanto il nostro interesse finanziario, ma anzitutto l'immunità esige che in tali accidenti l'aiuto venga prestato colla maggior prontezza possibile. Dicesi lo stesso per accidenti da cui venissero colpiti i nostri impiegati e lavoratori nell'*esercizio delle loro funzioni*.

I nostri agenti hanno ricevuto l'ordine di invocare il soccorso medico al più presto possibile in tutti quei casi, ed a questo scopo dovranno, se tanto è possibile rivolgersi ai signori medici ferroviari. Questi ultimi dovranno in tutti i citati casi assumersi le prime cure, e per il nostro personale di regola anche l'ulteriore assistenza medica. Trattandosi di viaggiatori e di terzi, si dovrà sospendere l'ulteriore assistenza medica, quando il ferito avrà chiesto il soccorso di un altro medico, e quando la società d'assicurazione contro gli infortuni di [W]interthur, previo cui i viaggiatori ed i terzi sono assicurati, avrà preso altri provvedimenti.

Negli accidenti susseguiti da casi di morte si dovrà esaminare scrupolosamente se la morte sia la conseguenza diretta dell'accidente.

pp. 269-310; una prospettiva sugli aspetti linguistici e culturali allargata a quelli storico-sociali, con un ricco supporto fotografico, si trova nel volume "Ferrovia" di Andrea a Marca, pubblicato dal Centro di dialettologia e di etnografia nella collana "Le Voci", Bellinzona, 2021. Per un'analisi storica del dibattito su italianità ed elvetismo alla vigilia della Grande guerra si leggano S. Gilardoni, *op. cit.* e O. Martinetti, *Fare il Ticino. Economia e società tra Otto e Novecento*, Locarno 2013, nonché, sempre dello stesso autore, *Sul ciglio del fossato. La Svizzera alla vigilia della grande guerra*, Locarno, 2018.

⁸⁷ *Statuto della Cassa di sussidio e pensione per gli impiegati e funzionari della Ferrovia del Gottardo e Regolamento per la Commissione amministrativa della cassa di sussidio e pensione per gli impiegati e funzionari della Ferrovia del Gottardo*, approvati a Lucerna nel corso del 1881; *Statuto della Cassa degli ammalati per gli operai della Ferrovia del Gottardo e Regolamento per la Cassa degli ammalati degli operai della Ferrovia del Gottardo*, sottoscritti il 10 marzo 1882 a Lucerna.

⁸⁸ I due manoscritti qui trascritti integralmente sono conservati, con gli statuti e i regolamenti citati nella nota precedente, dal sig. Alessio Tomini di Mendrisio.

In tale occasione l'avvertiamo che *in tutti i treni dei viaggiatori si trovano delle cassette di salvamento*. Nell'aggiunta troverà l'elenco degli oggetti contenuti nelle stesse [vedi Allegato].

In quanto all'onere i signori medici per gli anzidetti incomodi, Ella è invitata a spedirci direttamente il rispettivo conto.

II. Posizione dei medici ferroviari in riguardo alla cassa di pensione e sussidio per gli impiegati e funzionari della Ferrovia del Gottardo.

Tutti gli impiegati dell'amministrazione centrale dell'esercizio e delle officine della Ferrovia del Gottardo che percepiscono uno stipendio annuo e non abbiano oltrepassato l'età di 35 anni, e la cui buona salute emerga da un attestato medico, sono tenuti ad entrare come membri della cassa di pensione e sussidio. Coloro, i cui attestati di sanità non sono favorevoli, e coloro che hanno oltrepassato l'età di 40 anni, sono esclusi dalla cassa. A coloro che hanno un'età [sic] superiore ai 35 anni, ma non più di 40 anni, è facoltativo di entrare come membri della cassa contro il pagamento addizionale dei contributi dai 35 anni in su (:§ # dello statuto:).

Da quanto abbiamo premesso risulta che i membri, che entrano a far parte della cassa, dovranno presentare un attestato di buona salute da rilasciarsi da un medico. Soltanto il medico ferroviario è autorizzato a rilasciare questo certificato. L'onorario per la visita e per il rilascio dell'attestato dovrà esigersi da chi si fa visitare.

In quanto alla malattia, rispettivamente alle indennità da pagarsi, si dovrà distinguere fra incapacità al lavoro e caso di morte in seguito a lesioni corporali riportate da un impiegato dell'esercizio delle sue funzioni, e fra altri casi di malattia e morte. Per i primi casi vale quanto si è detto sopra al N° 1 (:§ 3 dello statuto).

Nelle malattie ordinarie i nostri funzionari ed impiegati sono affatto liberi nella scelta del medico, dovendo pagare essi stessi anche le [spese] dell'assistenza medica. Qualora, giusta i § 9 e 10 del regolamento [del]la cassa di sussidio venissero richiesti dei certificati di sanità e consulti medici, gli stessi dovranno esser rilasciati dai medici ferroviari. Le rispettive sportule devono esser riscosse da coloro che si faranno visitare. Le compieghiamo una copia dello statuto e del regolamento della cassa di pensione e sussidio per gli impiegati e funzionari della nostra società.

III. Posizione dei medici ferroviari riguardo alla cassa degli ammalati per gli operai.

Per i lavoratori addetti all'esercizio ed alle officine che *non percepiscono uno stipendio annuo*, esiste un'apposita cassa per gli ammalati. Anche in questa cassa un lavoratore può essere accettato soltanto quando presenterà un attestato di sanità medico ferroviario. Le spese di visita saranno sopportate da chi si farà visitare.

Riguardo agli accidenti nell'esercizio delle funzioni, vale per l'assistenza medica e per il pagamento delle spese anche qui il già detto al N° 1.

Per le altre malattie rimandiamo i signori medici ferroviari ai §§ 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 dello statuto, che trasmettiamo col presente foglio unitamente al regolamento.

IV. Dalle summentovate disposizioni Ella desumerà che, a seconda dei casi, è prevista anche una cura all'ospedale per i lavoratori.

A questo proposito vorremmo pregarla a volerci indicare a quell'ospedale potremo noi rivolgerci per la stipulazione di eventuali convenzioni.

Nel mentre le dichiariamo d'esser ben volentieri disposti a darle in ogni tempo altre informazioni, le osserviamo che i conti per i di lei incomodi, medicamenti che, in quanto debbano pagarsi dalla società e dalla cassa degli ammalati per gli operai, dovranno esser fatti ed inoltrati al più presto possibile separatamente per ciascun caso. Aggradisca l'assicurazione della nostra perfetta stima e considerazione.

Per la Direzione della Ferrovia del Gottardo

Firma Schrafl [?]

4. c. Quale politica sociale delle ferrovie private verso i dipendenti?

I rapporti sociali, in questa prima fase privata delle imprese ferroviarie elvetiche, furono improntati al modello gerarchico e disciplinare in voga nell'esercito, dal quale si presero pure a modello divise e simboli per marcare chiaramente le posizioni occupate dai dipendenti.

È opportuno in questo caso allargare lo sguardo su scala nazionale⁸⁹.

Il sistema salariale fu assai differenziato tra il vertice e la base, con un ventaglio retributivo che tra direttori e operai poteva andare da 1 a 100, essendo i salari piuttosto bassi. Ciò che però più colpisce era l'elevata durata del lavoro. Gli imprenditori, eccetto nelle Officine, non adottarono infatti le disposizioni previste dalla Legge sulle fabbriche che limitava a 11 ore giornaliere e a 10 il sabato e le viglie dei giorni festivi, ossia a 65 ore settimanali⁹⁰. Nel 1888 il tempo di lavoro si aggirava ancora sulle 16 ore, talvolta addirittura 19, e il dipendente doveva sempre rendersi disponibile. Nei giorni di festa si lavorava secondo gli orari imposti, per cui di fatto gli era concessa una giornata di riposo ogni 3 settimane.

Alle prescrizioni legali che prevedevano 17 giorni liberi all'anno anche per i ferrovieri e il rispetto delle pause, le ferrovie private giunsero a poco a poco: solo nel 1890 entrò in vigore il decreto federale sugli orari di lavoro nelle strade ferrate. La zurighese Nordostbahn e la sangallese Vereinigte Schweizerbahnen vi si adattarono più lentamente, mentre le condizioni migliorarono più in fretta presso la Compagnia del Gottardo e quella delle Ferrovie Centrali.

Il malcontento sociale del personale si tradusse negli anni Sessanta e Settanta nel rafforzamento del movimento democratico, in particolare contro il "re delle ferrovie" Escher e il suo partito liberale.

Dopo la repressione dello sciopero al Gottardo, con quattro morti (1875), ed il fallimento dei movimenti democratici nacquero e si rafforzarono quelli sindacali. Riduzione delle ore di lavoro e aumenti salariali furono le rivendicazioni all'ordine del giorno. Essi crearono delle Casse di mutuo soccorso per malattie e incidenti, che le organizzazioni padronali accettarono più facilmente.

Nel 1891 fallirà un'iniziativa per la nazionalizzazione delle ferrovie. Tre anni dopo sorgerà il Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten (VPS), visto con sospetto dal padronato. Per la riduzione del tempo di lavoro e migliori retribuzioni, il personale organizzerà una compatta manifestazione collettiva ad Aarau, il 16 febbraio 1896, con 12'000 partecipanti, minacciando lo sciopero. Quattro Compagnie si rassegnarono a rivedere la scala salariale, un paio di settimane più tardi. Il rifiuto della direzione della Nordostbahn, generò uno sciopero vittorioso dei 5'000 suoi dipendenti, il 12-13 marzo 1897. La mobilitazione fu importante anche in vista della decisiva votazione federale dell'anno successivo sul riscatto pubblico delle linee private (20 febbraio 1898), in vista della costituzione delle FFS (1902) e per il riscatto della Ferrovia del Gottardo (1909).

⁸⁹ Una buona sintesi sulle condizioni sociali degli addetti alla costruzione della ferrovia del Gottardo sia di quelle dei dipendenti è fornita da H.-P. Bärtschi, "Arbeiten für die Bahn. 110 Stunden-Wochen und monatlich anderthalb frei Tage", in *Schweizer Bahnen 1844-2024. Mythos, Geschichte, Politik*, Zurigo, 2019, pp. 83-89, che qui abbiamo ripreso.

⁹⁰ La legge in questione si applicava unicamente alle fabbriche e non alla durata generale del lavoro. B. Studer, "Lavoratori, protezione dei", in *DSS* (cons. 24.04.2024).

5. Disciplinare l'utenza

Il *Regolamento di polizia per la tutela e la sicurezza dell'esercizio della Ferrovia del Gottardo nel Cantone Ticino* del 23 novembre 1874 mostra la convivenza tra una società ancora arcaica e le moderne esigenze della strada ferrata⁹¹.

Nell'articolo 1 si vieta ai non addetti al servizio di accedere alle linee e a tutte le attinenze della ferrovia: scarpate, terrapieni, fossi, ponti, case cantoniere, spazi delle stazioni non aperti al pubblico.

È fatto divieto di cavalcare sulla linea ferroviaria e sue attinenze, di passarvi in vettura, di condurvi il bestiame o di lasciarvelo entrare (art. 2).

Le vetture possono incrociare la ferrovia solo al passo. Nel caso in cui più vetture avessero ad incontrarsi ad un passaggio a livello devono fermarsi alla distanza di 20 passi da quest'ultimo e spetta poi al cantoniere regolare l'ordine del passaggio. Si può permettere il trasporto del legname e di altri oggetti, che minacciano di arrecare del danno alla linea ferroviaria, solo con l'ausilio di carri oppure di tregge, ossia rudimentali slitte da traino (art 3).

Dieci minuti prima dell'arrivo del treno e previo avviso del cantoniere non sarà più permesso attraversare la ferrovia con del bestiame (art. 4).

È severamente proibito salire sui vagoni che si trovano già in moto, nonché aiutare a salirvi (art. 6).

A Mendrisio, il 22 marzo 1875, fu il capo-stazione Emilio Mantegani a dare avvio alle multe e a sottoscrivere, il 12 aprile, la *Memoria per le violazioni al Regolamento*: esse variavano da fr. 1.- per taglio abusivo di erba sul sedime della GB a fr. 2.- per recidiva. Gli incassi erano versati al Luogo Pio dei poveri⁹². L'anno successivo l'ingegner Gino Bonzanigo riprese il compito in modo inflessibile: ne sapeva qualcosa il carrettiere Giovanni Medici, denunciato a più riprese per gli incauti attraversamenti della via ferrata mentre il mostro d'acciaio per Lugano era già in partenza dalla vicina stazione. Un malvezzo, quello di oltrepassare il passaggio a livello con un treno in arrivo, che si ripeteva spesso⁹³. Anche perché i tempi d'avvio dei convogli dovevano essere piuttosto lenti, soprattutto per l'orologiaio Agostino Bernasconi, sanzionato per essere saltato sul treno in corsa⁹⁴.

Le violazioni al Regolamento furono all'inizio tanto frequenti da spingere il Commissario di Governo di Mendrisio a richiamare l'Esecutivo del borgo alla collaborazione⁹⁵. Nel 1875 si contarono almeno cinque investimenti mortali sulle linee di pianura ticinesi causati da atti di imprudenza.

Ai comportamenti indisciplinati degli utenti andavano poi aggiunti i danneggiamenti volontari dovuti alla manomissione di apparecchi che servivano al funzionamento della ferrovia o frutto di atti di vandalismo come il lancio di

⁹¹ FO 1874, supplemento al n° 48, 27.11.1874.

⁹² PVM, 22.3.1875, 26.4.1875, 30.8.1875, 28.9.1875. Anche a Lugano il capostazione aveva un gran da fare, specialmente la domenica e il martedì, per tenere a freno la folla di curiosi provenienti soprattutto dalle campagne, gli imprudenti che si gettavano ad ispezionare i vagoni e i monelli che correvano a fianco della locomotiva. *Il Repubblicano*, 19.12.1874.

⁹³ PVM, 7.8.1876, 16.10.1876 e 6.11.1876, 9.4.1877.

⁹⁴ PVM, 20.3.1877.

⁹⁵ PVM, 3.2.1877.

pietre sui binari e sui treni di passaggio. I richiami dell'autorità cantonale alle Municipalità si susseguirono, ricordando le "pene severissime" previste dal Codice Penale (artt. 408 e 409) e invitando anche i reverendi Parroci a leggere per due domeniche consecutive dal pergamino la circolare governativa dell'11 maggio 1882⁹⁶.

6. A braccetto del telegrafo

Con gli uomini e le merci accelerarono il loro flusso anche le informazioni e la presenza del cantiere ferroviario si ripercosse anche in campo telegrafico.

Il governo federale riconobbe precocemente l'utilità dell'istituzione del servizio telegrafico affidato alla regia federale delle poste con la legge del 23 dicembre 1851; esso si estese rapidamente, anche al in Ticino, sin dal 1852⁹⁷. La Convenzione tra la Confederazione e l'amministrazione delle ferrovie svizzere del 18 dicembre 1867 regolò l'impiego pubblico dei servizi telegrafici delle compagnie ferroviarie. Nel 1868, con una rete di 4287 km e 391 stazioni, la Svizzera disponeva di un servizio ad alta densità: un ufficio per 9902 abitanti, mentre in Belgio il rapporto era di 1/17'650 e in Francia di 1/30'100⁹⁸.

Gli anni della costruzione ferroviaria funsero evidentemente da stimolo sia per i bisogni interni della Compagnia, che s'impegnò con una convenzione a posare un cavo telegrafico lungo le linee ferroviarie in costruzione⁹⁹, sia per l'intenso ricorso a questo nuovo mezzo di comunicazione durante i lavori, destinato a calare successivamente in diverse località. Esso si può osservare nel numero di dispacci inviati dai centri lungo la linea del Gottardo, nella Tabella 4.

**Tabella 4. Lo sviluppo del telegrafo in alcuni centri del Cantone.
Numero di dispacci 1871-1885**

Anno	Mendrisio	Lugano	Bellinzona	Locarno	Magadino	Faido	Airolo	Biasca	Chiasso
1871	2904	16'910	20'779	5510	3442	2775	2601	1036	4509
1874	5432	31'421	28'906	12'161	6796	4629	6882	2547	8107
1875	4844	29'790	23'250	15'616	3015	4938	7879	6522	8398
+ stazione	22	27	37	67				105	46
1885	4023	28'275	17'789	10'421	1733	2005	2784	1831	9836
+ stazione		772	1270						

⁹⁶ "Circolare intorno alle punizioni per chi danneggia le ferrovie", in *FO 1882*, p. 650 e "Richiamo della circolare intorno alle punizioni comminate a chi danneggia le ferrovie" in *FO 1885*, pp. 420-421.

⁹⁷ C. Humair, *op. cit.*, pp. 111-112.

⁹⁸ *GT*, 28.3.1870.

⁹⁹ *GT*, 3.8.1874.

I dati raggruppano sia le comunicazioni interne sia quelle internazionali, importanti soprattutto nelle tre città. Se nel 1858 in Ticino si spedirono 8415 dispacci, nel 1868 se ne contarono 20'744 e nel 1875 ben 75'500¹⁰⁰. Le cifre del 1871 riguardano 27 stazioni (tra cui anche quella ottenuta da Carlo Pasta per il suo albergo al Generoso)¹⁰¹. Alla fine del 1874, la rete cantonale e quella mesolcinense dipendente da Bellinzona disponevano di 791,7 km di linea e contavano 47 uffici pubblici. Dal 1° settembre dello stesso anno si erano aggiunti anche quelli telegrafici nelle 16 stazioni ferroviarie esistenti.

Il personale si divideva tra 43 uomini e 19 donne, 54 stabili e 8 provvisori, 35 erano anche impiegati postali e 27 solo telegrafici¹⁰².

7. a. Una Bahnhofstrasse “ampia, comoda e bella” per Mendrisio

Tra le varie conseguenze dell'arrivo della ferrovia vi furono anche quelle sull'assetto urbanistico per città e borghi toccati dalla strada ferrata, soprattutto in prossimità delle stazioni.

Lugano e Chiasso conobbero grossi investimenti sia per la sistemazione del sito sia per l'erezione degli edifici ferroviari, tanto più che la città di confine fu preferita a Mendrisio come stazione internazionale. Chiasso sarà così chiamata a ristrutturare la sua prima infrastruttura, relegata alla storia come soluzione temporanea in attesa della realizzazione di quella definitiva¹⁰³.

La scelta a favore della cittadina di frontiera cadde solo alla fine di settembre del 1873; il capoluogo del Distretto sognava ancora di diventare un rilevante snodo ferroviario, grazie alla probabile confluenza delle linee italiane da Varese e da Como, ma soprattutto di diventare sede della dogana internazionale¹⁰⁴. Nell'istanza al Consiglio federale si faceva notare che Mendrisio, capoluogo del Distretto, era sede delle autorità regionali, attiva nel commercio, con comode e spaziose vie, un grandioso ospedale capace di cento e più letti, un florido istituto ginnasiale cantonale, convenienti e confortevoli alberghi¹⁰⁵. Tra quest'ultimi ricordiamo l'Albergo Mendrisio di Bernardino Pasta, che offriva anche il trasporto per l'Hôtel du Generoso del fratello Carlo, sul Righi ticinese¹⁰⁶.

¹⁰⁰ *GT*, 7.6.1876 per gli anni 1874/1875; *GT*, 13.7.1886 per il 1885.

¹⁰¹ *GT*, 20.7.1872 e, con alcune precisazioni sui dati sopravvalutati di Bellinzona rispetto a Lugano, *GT*, 23.7.1872.

¹⁰² *GT*, 5.8.1875 e 9.1.1875.

¹⁰³ Per uno sguardo d'insieme sull'evoluzione delle città ticinesi si veda il ben documentato volume di F. Giacomazzi, *Le città importate. Espansioni e trasformazioni urbane del Ticino ferroviario 1882-1920*, Locarno, 1998 e B. Antonini, “Elementi di lettura dell'impatto della ferrovia del Gottardo sul paesaggio ticinese”, in *Il San Gottardo e l'Europa, op. cit.*, pp. 219-228. Nello stesso volume troviamo lo studio di R. Broggin, “Esempi di trasformazione dell'ambiente a seguito della linea del San Gottardo: nel Locarnese e nella Media Leventina”, pp. 229-238. Per il caso di Chiasso oltre ai già menzionati lavori sulla sua stazione di I. Antognini e di G. Baragiola si veda N. Ossanna Cavadini, *Chiasso fra Ottocento e Novecento. La costruzione di una forma urbana*, Muzzano, 1997.

¹⁰⁴ *PVM*, 15.9.1873. La Conferenza internazionale di Berna, tra il 27 e il 29 settembre, ufficializzò la scelta delle stazioni internazionali di Chiasso e Luino, asserendo che il tronco Camerlata-Chiasso sarebbe stato concluso contemporaneamente alla Lugano-Chiasso.

¹⁰⁵ *Copia lettere*, ASCM, 1.9.1873.

¹⁰⁶ Sulle iniziative dei fratelli Pasta si veda l'articolo di S. Bianchi “I Pasta: maestri macellai, inventivi imprenditori”, in *AST* n 165, luglio 2019, pp. 57-72. Nel 1874 essi chiesero la concessione per la costru-

A Mendrisio, nel 1874, la stazione sorse “nei prati sottostanti, dalla parte dell’Ospitale”¹⁰⁷. Nella gerarchia delle stazioni, dopo quelle principali (Chiasso, Lugano, Bellinzona, Locarno, Biasca e Airolo) quelle di Mendrisio e di Cadenazzo erano considerate di I classe, con una superficie per i viaggiatori di 312 mq suddivisa in vestibolo (42 mq), 2 sale d’attesa (93 mq), 3 uffici (65,5 mq)¹⁰⁸.

A causa dei ritardi accumulati, gli edifici non furono pronti per l’inaugurazione: non si trattava solo dell’ufficio viaggiatori, di cui si realizzò perlomeno la costruzione definitiva del pianterreno, ma anche della rimessa per le locomotive, dei magazzini e delle case per le guardie¹⁰⁹. Nel corso del 1875 si completarono gli altri lavori: verso la fine di gennaio erano pronti “i locali più necessari per l’esercizio” tra Melide e Balerna; nel mese di marzo si lavorava all’installazione degli apparecchi meccanici, alla posa della terza via e di 6 nuovi scambi, il mese successivo si costruiva la rampa di carico, la *bascule* e la gru giganter¹¹⁰.

Per il collegamento tra il vecchio Borgo e la nuova stazione ci voleva un degno e oneroso viale e a tal fine il Municipio coinvolse la Direzione della ferrovia¹¹¹. Della questione, sin dall’estate del 1873, fu pure investita l’Assemblea Comunale: il 10 agosto, i cittadini condivisero con il sindaco Francesco Beroldingen il desiderio di avere una strada d’accesso “ampia, comoda e bella”.

Due furono i progetti all’esame: quello offerto dalla direzione della GB venne ritenuto “troppo meschino”. L’altro, fatto allestire dal Municipio, fu accettato, con la convinzione però che la Compagnia ferroviaria avrebbe dovuto assumerne i costi.

All’Assemblea straordinaria di domenica 14 settembre si riferì ai presenti la risposta interlocutoria della GB che lasciava sostanzialmente aperte un paio di opzioni.

La prima prevedeva la possibilità di servirsi della via che scendeva dal Borgo alla fabbrica di cappelli Arata, che sarebbe stata allargata e migliorata con un costo contenuto di fr. 6650.-

La seconda intendeva impiegare la strada di Rancate (l’attuale via Carlo Diener) convenientemente corretta e, giunti di fronte alla ferrovia, si sarebbe costruito un tratto di via nuovo verso il fabbricato della stazione, con un costo di fr. 11’200.-¹¹² Se Mendrisio avesse preferito un terzo progetto la GB avrebbe comunque assicurato un sussidio a lavori conclusi, lasciando al Comune la facoltà di realizzare la strada d’accesso “come meglio crede”, assumendosi però anche i costi di manutenzione.

Il Municipio manifestò la sua preferenza per quest’ultima opzione, con una nuova strada allargata a 9 metri, pagando se necessario la differenza; i cittadini presenti seguirono l’Esecutivo con 73 voti e 18 contrari. Il 12 ottobre 1873

zione di una strada ferrata Mendrisio-Generoso. Cfr. *GT*, 31.3.1874, 4.5.1874. Il progetto Stazione FFS di Mendrisio-Cragno-Baldovana-Cascina d’Armirone-Hôtel Pasta-Vetta, inoltrato dalla società “Regina Montium”, fu approvato dal Consiglio federale il 1° luglio 1874.

¹⁰⁷ *GT*, 26.11.1872.

¹⁰⁸ *Mémoire du Département fédéral des chemins de fer, op. cit.*, p. 183. Maroggia e Balerna erano di III classe (190 mq), Melide e Capolago di IV (148 mq).

¹⁰⁹ *Troisième rapport de la Direction et du Conseil d’Administration du Chemin de Fer du Gothard, op. cit.*, p. 56.

¹¹⁰ 24°, 26° e 27° Rapporto mensile, in *GT*, 23.1., 11.3., 7.4.1875.

¹¹¹ *PVM*, 7.7.1873.

¹¹² Il breve tronco stradale che oggi collega, su Via Stefano Franscini, la Cantina Sociale all’imbocco della stazione.

l'Assemblea fu confrontata con il progetto definitivo, elaborato nel frattempo dall'ingegner Ignazio Cremonini.

Esso prevedeva il nuovo accesso diretto e perpendicolare alla ferrovia verso la stazione, con una derivazione dal nuovo viale, parallela alla ferrovia, verso la Strada di Rancate.

La GB aveva da parte sua accettato di aumentare il sussidio a fr. 12'500.-, lasciando la cura della costruzione al Comune, ritenuti i miglioramenti che l'ingegner Corti rappresentante della Compagnia a Mendrisio avrebbe potuto apportare¹¹³.

Il 23 agosto 1874, infine, l'assemblea dei cittadini con una maggioranza di 60 voti contro 50, tenuto conto che la nuova Via alla Stazione (oggi Via Giuseppe Motta) doveva avere 9 m di larghezza per tutto il tratto dalla Piazzetta della Crocetta in avanti, approvò le espropriazioni necessarie e l'ampliamento delle vie che vi si immettevano¹¹⁴.

La scadenza del 6 dicembre, prevista inizialmente, appariva impossibile da rispettare e il Municipio, per evitare malintesi, si premurò di confermarlo nero su bianco alla GB¹¹⁵.

7. b. Un'accurata progettazione di Via alla Stazione

Il 25 novembre 1874 era pronto il Capitolato d'oneri per l'appalto dei lavori, prevedendo la consegna delle offerte per il 20 gennaio 1875. Nei suoi 15 articoli esso descriveva dettagliatamente l'opera da realizzarsi per l'accesso alla stazione ferroviaria.

Questa fu tracciata dalla piazzetta della Crocetta per un tratto lungo la strada di Rancate, indi con una deviazione mediante curva del raggio di metri 100 (tracciata sull'asse) mette sul piazzale della Stazione perpendicolarmente all'asse della ferrovia. Il primo tratto di strada è fiancheggiato da un viale largo metri 1,75, rialzato mediante una corrente di pietra, il secondo che comincia alla risvolta a destra per Rancate avrà un viale per ogni fianco sino alla piazza avanti alla Stazione. Avrà inoltre la sua solita forma convessa colla saetta di cent. 30, colle cunette per lo scolo delle pluviali¹¹⁶.

Ogni offerta doveva essere accompagnata da un deposito di fr. 800.- e dalle garanzie di poter disporre degli attrezzi, carri e cavalli occorrenti. Il capitolato

¹¹³ *PVM*, 11.9.1873. *Verbali dell'Assemblea Comunale di Mendrisio*, 10.8.1873, 14.9.1873, 12.10.1873. Il sussidio della GB, con il lievitare dei costi, sarà portato a 14'000 fr., oltre all' "assunzione della realizzazione di una coulisse per lo scolo delle acque di 700.- fr. sul Piazzale della Stazione". *PVM*, 18.12.1875, Lettera della GB al sindaco di Mendrisio, 9.1.1875. DCV 710. L'ingegner Corti presentò i suoi correttivi nell'ottobre 1874, *PVM*, 12.10.1874. Un altro frequente interlocutore della GB per il Municipio fu l'ingegner Carlo Molo a Maroggia, ad esempio per la perizia su due cappelle a San Martino, sepolte dalla costruzione ferroviaria e che dovevano essere ricostruite. *Copia lettere*, 2.7.1874.

¹¹⁴ La Piazzetta della Crocetta doveva corrispondere all'attuale incrocio tra gli imbocchi di Via Giuseppe Motta, Via Beroldingen, Via Baroffio e lo sbocco dal vecchio Borgo di Via Francesco Borella. Qui, all'inizio del Novecento sorgerà l'Hôtel Mendrisio. Cfr. AA. VV., *Dalle botteghe ai grandi centri commerciali. Evoluzione dei consumi e metamorfosi del territorio di Mendrisio*, Mendrisio, 2011.

¹¹⁵ *Copia lettere*, 10.11.1874, rivolta alla direzione della GB di Lucerna.

¹¹⁶ Comune di Mendrisio, "Capitolato d'oneri per l'appalto dei lavori per la costruzione di una strada d'accesso alla Stazione ferroviaria di Mendrisio", 25 novembre 1874. ASCM, DCV 710, *Costruzione Viale alla Stazione*.

in 17 punti era accompagnato da una serie di dettagliate norme speciali (altri 15 articoli). Le offerte non avrebbero quindi avuto grandi margini di manovra, in quanto ogni componente appariva minuziosamente descritta e valutata, per complessivi 16'500 fr. (a cui andavano aggiunti fr. 7000.- previsti per le espropriazioni)¹¹⁷.

Nel capitolato d'oneri si iniziava dall'estirpazione delle radici e l'abbattimento dei muri esistenti lungo la stradicciola che segnava il futuro viale, per passare poi allo scavo e al trasporto di terra necessario per l'abbassamento e il collegamento con la Strada per Rancate.

Si quantificavano in modo preciso i costi per la costruzione: la sottostruttura di vecchi muri, i nuovi muri di sostegno e di cinta, facilitando l'accesso ai confinanti, il che fu una delle questioni più lunghe e controverse da risolvere con i proprietari, visto che ognuno desiderava la soluzione più conveniente.

La massicciata doveva essere di 15 cm, con ciottoli ricavati dal "piede della scarpa dell'argine ferroviario" situato in Cercera. Essa andava poi coperta con uno strato di ghiaia grossa di 15 cm e uno di ghiaia fine di 6 cm.

Le cunette a raccolta delle pluviali, a forma convessa, dovevano essere eseguite con ciottoli di buona qualità, i tombini in muratura e le bocchette di sarizzo assicurare lo scolo delle pluviali.

Oltre al cordone di servizio che racchiudeva il selciato, tra la cunetta e il viale, occorreva un corrente di pietra di Moltrasio, od altra, lavorata colla punta da scalpellino, la cui lunghezza minima non poteva essere inferiore a m 1.50.

Le siepi di spino bianco a difesa della proprietà, andavano piantate con tutte le regole delle leggi agricole, e i paracarri eseguiti secondo disegno.

Degli ippocastani d'India, preferiti ai platani, avrebbero ombreggiato il viale¹¹⁸.

Particolare cura era posta all'acciottolato da farsi nella Piazzetta della Crocetta all'imbocco superiore della nuova strada. Esso doveva incominciare

dalla banchetta avanti la casa del sig. Carlo Garobbio e continuerà fino all'imboccatura della nuova strada. Il principio della strada dei prati verrà determinato con un cordone di sarizzo avente per dimensioni cent' 10 e 25. Sarà lavorato colla punta da scalpellino ed i pezzi saranno ben connessi tra loro. I ciottoli pel selciato dovranno essere di buona qualità e tolti dai letti di fiume o delle cave di ghiaia. Potrà però l'assuntore servirsi di quelli provenienti dall'attuale selciato quando sieno sani e grossi a sufficienza. I ciottoli saranno collocati in un letto di sabbia viva dello spessore di cent' 8, ben uniti tra loro e battuti col solito stromento in modo da rendere la piazza sotto una regolare livelletta¹¹⁹.

Sull'esecuzione a regola d'arte del piazzale della stazione, alla vigilanza dell'ingegner Cremonini si affiancò quella dell'ingegner Corti (e del suo successore il collega Joubert), non tanto per questioni estetiche ma funzionali.

¹¹⁷ Il procuratore pubblico avvocato Francesco Petrocchi di Torricella/Lugano fu chiamato a giudicare le cause di espropriazioni, che complessivamente nel Comune di Mendrisio oltrepassarono i 20'000 fr. di indennizzo.

¹¹⁸ Nell'aprile del 1876 il selvicoltore Carlo Volonté piantò 61 ippocastani, "sacrificati intorno agli anni Quaranta" (M. Medici, *Storia di Mendrisio*, Mendrisio, 1980, vol. 2, pp. 1071-1072). Oggi l'alberatura pubblica lungo Via Giuseppe Motta è desolante.

¹¹⁹ Comune di Mendrisio, "Capitolato d'oneri...", *op. cit.*

Egli suggerì, ad esempio, di portare la larghezza della strada a 12 m, di addolcire la curva che immetteva sulla strada Mendrisio-Rancate, di garantire lo scolo delle acque sul piazzale della stazione. Le controversie su quest'ultimo punto contribuirono a procrastinare il collaudo dell'opera e il versamento del sussidio.

Tra le cinque ditte concorrenti all'asta del 29 novembre, di cui quattro locali e una di Como, la migliore offerta apparve al Municipio quella di Raimondo Brenni di Salorino, che offriva un ribasso del 25% (con un costo netto 12'375 fr.) e possedeva "tutti gli attrezzi del lavoro e conoscenza d'arte"¹²⁰.

Qualche piccolo freno all'entusiasmo degli onorevoli municipali giunse però presto.

L'impresario propose di ritardare la costruzione del muro sino a fine inverno in quanto col gelo la calce non avrebbe preso come dovuto¹²¹.

Il contributo promesso dalla GB non poté essere anticipato, come si sperava, e l'Esecutivo dovette gioco forza accendere due mutui per complessivi 19'500 fr. al 4% e al 4.25%.

Il 26 aprile 1875 l'ingegner Cremonini chiese ufficialmente il collaudo, mancando solo la rifinitura del piazzale della stazione (in attesa della realizzazione del tombino richiesto dalla GB).

Erano appena state realizzate le ultime opere: l'istallazione di 6 colonne in ghisa con i relativi lampadari fabbricate dalla Fonderia Salvatore Torriani¹²², pronte per il gas ma anche altre fonti di energia; le 6 banchette di granito previste, 4 sul piazzale e 2 lungo la nuova strada.

L'ingegner Schrafl, alla fine di giugno, non era però ancora completamente convinto e ordinò alcuni correttivi e qualche rifacimento¹²³.

Solo alla fine di settembre egli inviò l'atteso verbale del collaudo e il collega Cremonini, il 17 ottobre, poté presentare i costi definitivi dell'opera: fr. 19'821.20 lordi, deducendo il ribasso del 25% per 4955.30, risultavano a favore dell'assuntore fr. 14'865.90¹²⁴.

¹²⁰ L'impresa ottenne importanti mandati nella costruzione della linea del Gottardo. Cfr. *GT*, 2.6.1880. Bruno Caizzi, *Suez e San Gottardo*, *op. cit.*, p. 290, osserva: "Delle ditte ticinesi quella ch'era forse più attiva, la Raimondo Brenni e Pasquale Lucchini, con deposito a Piotta, l'anno dopo [1880] firmò un appalto di 634'850 franchi per i lavori di stazione a settentrione di Biasca".

¹²¹ L'attribuzione fu decisa il 29.11.1874.

¹²² Fattura di fr. 564.- del 2.11.1875. Occorrerà però accontentare anche le "pretese" del lampadaro Antonio Andreoni che accettò pure di accendere le lampade lungo la strada d'accesso alla stazione collo stipendio mensile di fr. 40.- (*PVM*, 6.12.1875). Il Municipio, stimando a 450/500 fiammelle il fabbisogno necessario per l'illuminazione del Borgo, stava valutando nel 1875 diversi preventivi per passare dal petrolio al gas. L'illuminazione pubblica era iniziata nel 1838 con 8 lampade, nel 1873 – annotava con una certa fierezza il segretario comunale – con l'acquisto a Varese di 3 ulteriori lumi si era raggiunta quota 17 (*Copia Lettere*, 22.7.1874).

¹²³ "Relazione dell'ing. Capo-Sezione della Società del Gottardo in merito alla strada d'accesso a questa stazione ferroviaria", Lugano 28.6.1875. DCV 710. Argomentazioni riprese dal suo collega Joubert che reclamavano pure l'esecuzione della strada dei Prati (in base ad una Convenzione del 22.11.1875), in quanto in caso di pioggia si sarebbe arrischiato di intasare il pozzo collettore della stazione.

¹²⁴ Rapporto dell'ingegner Cremonini con allegato un bilancio dettagliato delle opere realizzate. Una Commissione speciale, a conclusione dei lavori, approvò i conti con un'entrata di fr. 32'694.60 e uscite per fr. 32'240.10, con un avanzo di fr. 454.58. Supponiamo che i totali cumulino le spese dei lavori per la strada con le relative espropriazioni e che esse siano state addebitate essenzialmente alla GB. *PVM*, 10.1.1876.

Nonostante la costruzione della prima nuova ampia via del borgo, ai suoi lati sopravvivevano ancora diversi tratti arcaici, essendo prevalentemente affiancata da campi e prati. Essa funse da apripista e le costruzioni perlopiù con funzione residenziale andranno riempiendo le aree di Vignola e di Vescia che l'affiancavano nella discesa verso la stazione ferroviaria.

Nella Mappa catastale del 1884 possiamo osservare come la zona conservasse ancora un carattere agreste. Nonostante i tentativi dell'autorità di trasformare la nuova Via alla Stazione (quel "Via" la distingueva dalle molto più comuni contrade del Borgo) in una *Bahnhofstrasse*, la tradizione resisteva con una certa tenacia ai tempi nuovi e il Commissario di Governo fu più volte costretto a reclamare col Municipio, poiché la strada risultava "ingombra di muli buoi e cavalli per essere ferrati, non che di botti e tavoli di legno di diverse dimensioni"; l'autorità comunale fu così costretta a richiamare il maniscalco Luigi Valsangiacomo e il falegname Giovanni Lurà minacciando sanzioni.

Lungo la nuova arteria si insediarono durante la *Belle époque* anche diverse attività economiche: al suo imbocco la Birreria, Caffè, Ristorante e Albergo San Gottardo e, lungo il dolce declivio, le botteghe di Pompeo Gusberti, di Angelo Sonvico, di Ida Pernacchi e le due di Adele Vassalli, le lavorazioni di pelli Davide Trolli e quella degli eredi Garobbio, il commercio di granaglie di Enrico Sordelli, la fabbrica di saponi Enrico Sonvico e quella di gazose Alfredo Noè, i magazzini di calce e legnami da costruzione degli eredi Angelo Ferrario che si estendevano sino alla Strada di Rancate; vi risiedevano pure i vetturali Felice Medici e i fratelli Travaini, spesso appostati sul piazzale della stazione soprattutto all'arrivo dei treni, in attesa di catturare qualche cliente nei momenti di punta¹²⁵.

7. c. Il quartiere ferroviario come nuovo polo di sviluppo

Occorrerà aspettare l'inizio del nuovo secolo per assistere a un promettente futuro del quartiere in prossimità della stazione, al di qua (*Vescia e Vignola*) e al di là dei binari (*Brecch, Rime*).

Lungo Via della Stazione che costeggia i binari, nella ricostruzione del tessuto urbano di Mendrisio d'inizio Novecento offertoci da Stefania Bianchi sulla base delle mappe del 1884, appaiono alcune manifatture e servizi di carattere piuttosto familiare¹²⁶.

¹²⁵ Attività desunte dal dettagliato elenco "3. Esercenti ed esercizi. I luoghi di commerci, manifatture e servizi (1908)" nell'articolo di S. Bianchi "Per le vie del borgo. Antichi e nuovi commerci. A Mendrisio, tra Otto e Novecento", in S. Bianchi, R. Simoni, G. P. Torricelli, S. Garlandini, *Dalle botteghe ai grandi centri commerciali. Evoluzione dei consumi e metamorfosi del territorio di Mendrisio*, Mendrisio, 2012, pp. 7-26. Sull'impresa di trasporti e pompe funebri Travaini abbiamo in corso uno studio, di cui abbiamo tracciato le coordinate nell'articolo "Il Fondo dei Fratelli Travaini donato all'Archivio storico di Mendrisio", in *l'Informatore*, 7.6.2024.

¹²⁶ L'accurata immagine è riprodotta grazie anche alla mano competente del grafico Gianluca Poletti, nel menzionato volume collettaneo *Dalle botteghe ai grandi centri commerciali, op. cit.*, pp. 20-21. Occorre qui prestare attenzione alle sottili varianti toponomastiche attorno al nuovo polo ferroviario, il che ne evidenzia il nuovo ruolo strategico per il borgo: Via alla Stazione (Via Giuseppe Motta), Via della Stazione (Via Stefano Franscini) e Via al di là della Stazione (Via Flora Ruchat-Roncati).

Sulla piazzetta della stazione troviamo il Ristorante della Stazione della famiglia Ratti e Curti (proprietà Tonella) e l'Albergo Ristorante Milanese gestito da Pietro Rolandi¹²⁷. Lungo la Via della Stazione, abbiamo il Ristorante Monzese di Domenico Castoldi, l'Albergo Varese di Luigi Bogno (a cui abbinerò un moderno servizio taxi), la birreria di Felice Medici, qualche manifattura come la fabbrica di piastrelle di cemento Angelo Medici o quella del fabbro Domenico Monetti, le distillerie Antonio Buzzetti e la milanese Orosi ospitata nello stabile liberty di Angelo Ferrazzini, che vi gestisce a sua volta un impressionante emporio-magazzino¹²⁸, il bottaio Otto Schläfli, un negozio di granaglie e macchine agricole Coop agri TI, i fratelli Giovanni Medici vetturali-carrettieri.

“Aldilà della Stazione”, a cui si potrà accedere direttamente anche attraverso una passerella al di sopra della strada ferrata¹²⁹, poche ma significative presenze segnano un quartiere (*Brecch*) destinato nel Novecento a soppiantare per importanza economica la Via Industria nel cuore del Borgo dove l'energia idrica animava ancora a fine secolo due manifatture simbolo della Mendrisio tardo ottocentesca, la monumentale Filanda Torriani Bolzani (poi solo Bolzani) e la dinamica Fonderia Salvatore Torriani.

Sui binari si affacciavano la falegnameria Perucchi & Co, il mulino e il deposito della Società di Macinazione, ma soprattutto il rinomato e imponente Pastificio di Vitaliano Tommasini¹³⁰. Su quest'ultimo complesso e le sue adiacenze, a metà degli anni Trenta, sorgerà la RiRi di Othmar Winterhalter¹³¹. La trattoria della Schignana di Angelo Cattaneo, con le prestazioni del maniscalco, offriva a sua volta ospitalità ai viaggiatori e ai loro animali da traino.

¹²⁷ L'autorimessa del Milanese servì quale prima palestra alla Società Federale Ginnastica di Mendrisio nel 1900.

¹²⁸ Nel menzionato articolo “Per le vie del borgo...”, p. 12, Stefania Bianchi offre un significativo spaccato di questo magazzino, una specie di supermercato dell'epoca, analizzando il “Mastro della contabilità della ditta, 1891-1898”.

¹²⁹ Ringraziamo Maurizio Croci che ci ha aiutati a identificarne l'ubicazione. Della vivace atmosfera in stazione ha narrato nei suoi ricordi Angelo Torti: “Il Piazzale della Stazione di Mendrisio negli Anni 40” e “Mendrisio degli anni '40: la 'passerella', 'ul puntasel' e i ragazzi di allora...”, in *l'Informatore* 21.2.1997 e 11.7.1997.

¹³⁰ Sul sedime è sorta la sede della SUPSI. Cfr. R. Simoni, “La fabbricazione di paste alimentari a Mendrisio”, in *l'Informatore*, 3.2.2012. Una nuova Fabbrica di paste alimentari La Spiga SA di Fritz Schweizer (oggi sede della Galleria Baumgartner) si svilupperà a partire dal 1930 sempre su Via della Stazione, soppiantando la Tommasini, costretta a chiudere l'11 maggio 1935.

¹³¹ Sulla nascita della Ri-Ri, R. Simoni, “Si afferma a Mendrisio la 'zip' più famosa al mondo”, in *l'Informatore*, 16.3.2012.



Figura 12. Il quartiere della stazione ferroviaria di Mendrisio con il nuovo viale all'inizio del Novecento.



Figura 13. L'entrata dell'OBV.



Figura 14. La corte interna dell'OBV.



Figure 15, 16. I due tronconi alberati di Via alla Stazione.

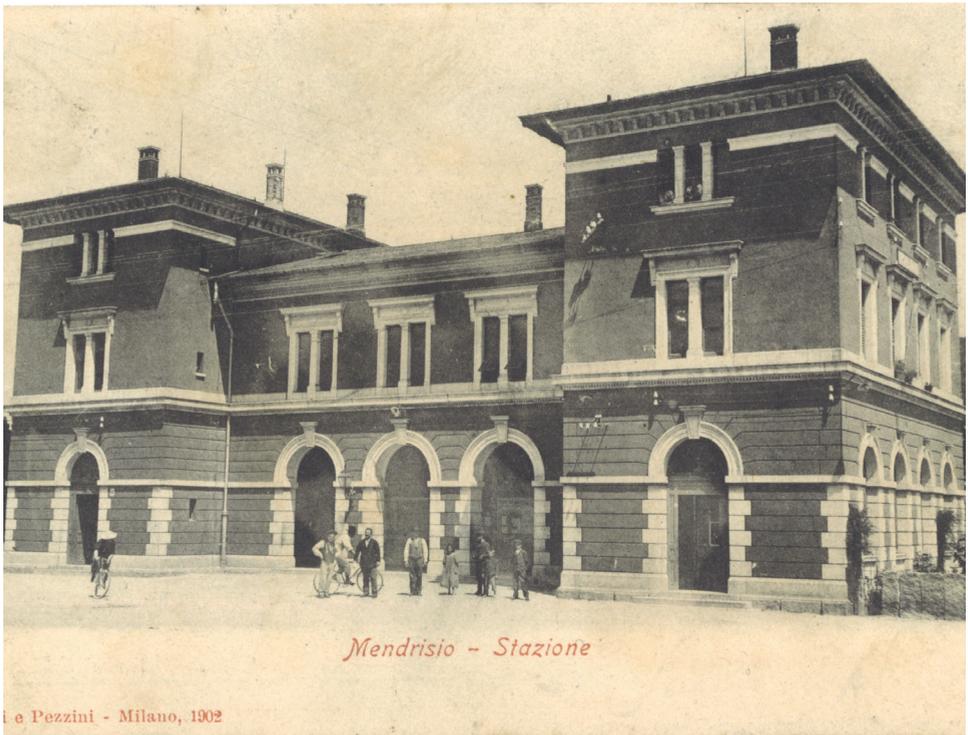




Figure 17, 18, 19. La stazione ferroviaria di Mendrisio da tre prospettive all'inizio del Novecento.



Figura 20. La stazione ferroviaria di Lugano.

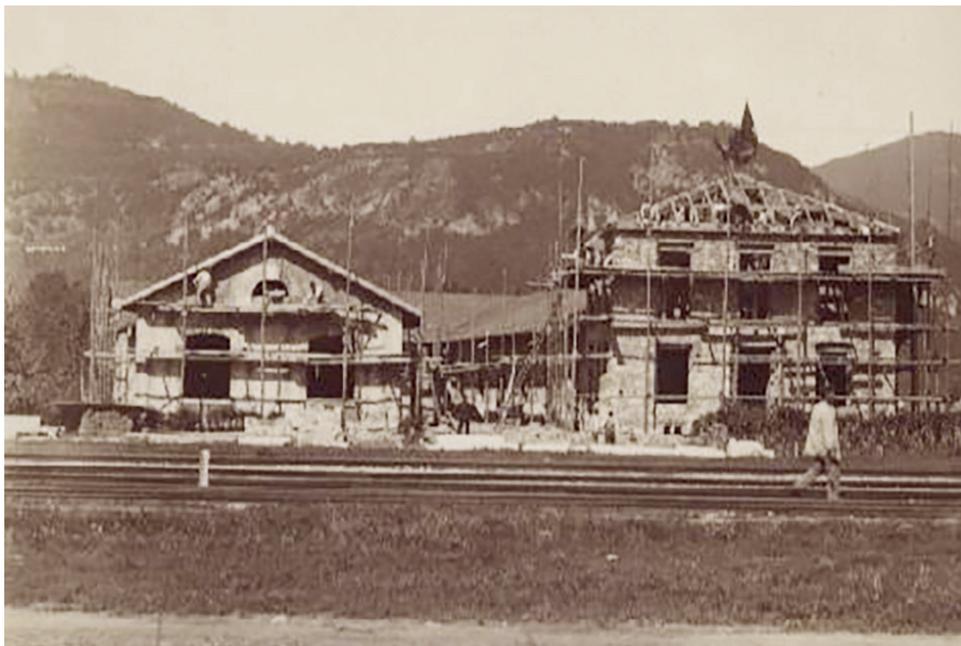


Figura 21. La costruzione del Pastificio Tommasini all'inizio del Novecento sulla Via al di là della Stazione.

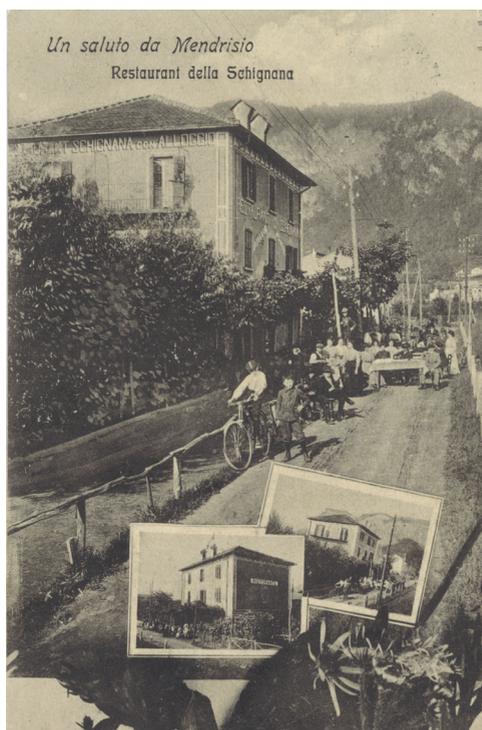


Figura 22. Il Restaurant della Schignana sulla Via al di là della Stazione.



Figura 23. Il pastificio La Spiga aperto nel 1930 su Via della Stazione.



Figura 24. L'Albergo Varese con il servizio taxi su Via della Stazione.

II parte. Vittime del lavoro negli Ospedali di Mendrisio e di Lugano

8. Ferrovie e strutture sanitarie

Le relazioni tra sviluppo industriale e ferroviario e quello della medicina e della sanità – osserva Pierre-Yves Donzé – sono relativamente poco studiate da noi¹³². Richiamando il caso americano, egli rileva implicazioni assai differenziate tra imprese ferroviarie e iniziative sanitarie.

Alcune sottoscrissero dei contratti e formarono convenzioni con medici e ospedali locali. La creazione di Società di mutuo soccorso nell'ambito delle imprese rafforzò spesso tali relazioni che garantirono finanziariamente la presa a carico degli impiegati delle compagnie.

In altri casi, meno numerosi, si osserva l'assunzione di medici o chirurghi da parte dell'impresa, con la nascita di vere e proprie infermerie delle imprese, che divennero successivamente il nucleo di futuri ospedali regionali. Donzé ha studiato in particolare i casi di Briga e di Moutier¹³³.

In altre situazioni, come quelle di alcune linee vodesi, egli osserva come le Compagnie siano relativamente piccole e non abbiano una quantità sufficiente di malati o di feriti per istituire un'infrastruttura ospedaliera propria. Esse – come in Ticino – ricorrono perciò a istituti ospedalieri esistenti sul territorio affidando a quest'ultimi i loro infermi, generando temporaneamente, durante la costruzione, una forte impennata di ricoveri, generalmente brevi.

Per disporre di una normativa chiara sulla responsabilità delle imprese ferroviarie e di navigazione in caso di incidenti o decessi sul lavoro dei dipendenti occorre attendere la legislazione federale in materia (1875). Essa aveva quale scopo di assicurare la presa a carico dei feriti ma anche di garantire la sicurezza finanziaria degli istituti disposti a farsi carico di tale tipologia di pazienti. A partire da questo momento le convenzioni tra imprese e ospedali si moltiplicarono in tutta la Svizzera romanda.

¹³² P.-Y. Donzé, "Impact de la construction des chemins de fer sur la médecine hospitalière en Suisse romande, 1850-1914", in *Dossier Victimes du Travail. Cahiers d'histoire du mouvement ouvrier*, n° 20, 2004, pp. 34-46.

¹³³ Per un sintetico sguardo comparato sulle opere ferroviarie alpine, si veda lo studio di G. Benz, *Les Alpes et le chemin de fer*, Losanna, 2007. Nel capitolo "Conditions de vie et de travail sur les chantiers du XIX^e et du XXI^e siècles", pp. 85-103, si evidenzia come le condizioni alimentari e di alloggio degli operai, lasciate alla speculazione privata, fossero poco migliorate tra il traforo del Gottardo e quello del Sempione, a distanza di un quarto di secolo. In quest'ultimo cantiere, l'azione determinata dei dottori Giuseppe Volante e Daniele Pometta, apostoli della medicina del lavoro, permise di perfezionare la ventilazione in galleria e di installarvi latrine mobili. Agli imbocchi del tunnel si crearono adeguati spogliatoi disinfestanti, docce calde e, nel 1899, attrezzati ospedali aziendali, uno a Briga con 28 posti letto che curò 2400 pazienti e l'altro, al limite dei cantieri esterni in direzione di Varzo, con 12 letti. Sul medico ticinese Daniele Pometta "dottore dei trafori" si veda <https://www.suva.ch/it-ch/chi-siamo/la-suva/traguardi/medicina/pometta> (cons. 29.5.2024) e la sua tesi *Sanitäre Einrichtungen und ärztliche Erfahrungen beim Bau des Simplontunnels 1898-1906*, Winterthur, 1906.

Torniamo però ora, in modo specifico, sulle condizioni sanitarie dei lavoratori alle prese con la costruzione delle linee di pianura ticinesi nella prima metà degli anni Settanta, il secondo tema centrale di questa ricerca.

9. Lo stato di salute e gli incidenti nei rapporti ufficiali della Gotthardbahn

Le notizie sui lavoratori e la loro salute ricavabili dai rapporti mensili e trimestrali dell'autorità, basati sui resoconti della GB, sono piuttosto scarse.

Dopo tre mesi dall'inizio dei lavori sulle linee di pianura, il rapporto federale osservava uno stato sanitario degli operai assai soddisfacente, nonché delle condizioni alimentari e di alloggio buone.

Il giudizio globale, a conclusione delle opere ferroviarie, sarà invece assai più critico¹³⁴.

Ne abbiamo qualche sporadico cenno sulle tratte Airolo-Biasca e Giubiasco-Lugano in cui la manodopera alloggiava spesso in case o baracche sovraffollate: su quest'ultima solo il 27% degli alloggi offriva il minimo richiesto di 10 m³ d'aria per abitante.

Un analogo discorso vale per l'approvvigionamento alimentare, scarsamente vigilato dall'autorità. Le indicazioni emerse da una verifica condotta anche sulle linee di accesso meridionali (Biasca-Airolo), nel 1880, offrono il quadro seguente: i salari giornalieri a cielo aperto (da 10 a 12 ore di lavoro) oscillavano tra i 2.50 - 3 fr. di un manovale ai 3.40 - 4.- fr. di un muratore. L'impresa deduceva il 3% per l'ospedale e la cassa degli infermi.

Le mense scaglionate sui cantieri incassavano generalmente da 1 fr. a 1.20 al giorno per tre pasti composti, la mattina, da latte, caffè e pane, a mezzodi da maccheroni, polenta o riso e, la sera, da maccheroni, polenta o minestra di legumi. Per coloro che esigevano carne e vino la pensione poteva raggiungere i 3 fr. I prezzi al kg o al litro di alcune derrate erano i seguenti (in fr.): pane 0.42/0.48, pasta 0.60/0.90, riso 0.45/0.50, polenta o farina di mais 0.32/0.36, lardo 2.-/2.50, formaggio 1.50/4.-, birra 0.50, vino 0.70/0.90, latte 0.25/0.30, burro 2.80/3.50, carne di manzo 1.30-1.60.

La citata *Memoria* del Dipartimento federale delle ferrovie, basandosi sui versamenti postali effettuati a Göschenen e ad Airolo, osserva comunque che, con privazioni e risparmi, gli operai riuscirono a inviare direttamente importanti somme ai loro congiunti in patria¹³⁵.

Il documento rileva inoltre che sono state fondate delle Casse di soccorso per ammalati alle quali tutti gli operai sono tenuti ad aderire. Esse sono alimentate dal 2% dei loro guadagni, da sussidi volontari e da donazioni¹³⁶. Per l'ammissione

¹³⁴ *Mémoire du Département fédéral des chemins de fer, op. cit.*, p. 231.

¹³⁵ *Ibidem*, p. 228, che riporta le somme spedite, anno per anno tra il 1872 e il 1886, agli sportelli postali di Göschenen ed Airolo, per un totale complessivo di fr. 5'454'367.-

¹³⁶ *Second Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard comprenant la période du 1^{er} janvier 1873 au 31 décembre 1873*, 2, Zurigo, 1874, p. 53. Sulle indennità corrisposte, in base alla gravità del caso agli operai feriti e al numero di congiunti delle vittime da sostenere, si veda *Mémoire, op. cit.*, p. 235. La tabella che vi figura è stata ripresa da O. Martinetti, "Minatori, terrazzieri e ordine pubblico. Per una storia sociale delle grandi opere ferroviarie ticinesi 1872-1882", in *AST*, 92, dicembre 1982, pp. 271-332, uno studio fondamentale per la nostra prospettiva di lavoro.

dei lavoratori della strada ferrata agli ospedali di Bellinzona, Locarno, Lugano e Mendrisio si sono stipulati degli accordi con i nosocomi. Ciò dà loro diritto di ricevere i costi di trasporto all'ospedale, le medicine e le cure necessarie, con un sussidio giornaliero di fr. 0.50 se ospedalizzati e di fr. 1.50 dal terzo giorno di degenza a domicilio. Essi sono pure coperti per l'inumazione in caso di morte. Per lesioni che comportano incapacità lavorativa di oltre 8 settimane l'impresa o le società appaltatrici dovranno intervenire in base a un regolamento che sarà elaborato dalla Direzione della GB.

Citando un caso preciso, quello dell'operaio G. B. Zucca di Muriaglio morto a Göschenen l'11 ottobre 1872, si osserva come i familiari siano stati indennizzati con 2000 fr.; non esistendo ancora un regolamento in merito, la compagnia del Gottardo e quella di Favre si sono ripartiti l'indennizzo a metà.

Lo stesso giudizio autoassolutorio emerge sull'ultimo trimestre dell'anno successivo per le linee sopracenerine, non invece su quello della tratta Lugano-Chiasso, dove lo stato di salute "lasciò a desiderare", a causa del tempo sfavorevole e malsano. Nessuna malattia, nemmeno il temuto colera, si sarebbe manifestata.

La direzione della Compagnia raccomanda comunque ai governi di Uri e Ticino di prescrivere disposizioni più dettagliate sul trasporto, immagazzinaggio e manipolazione di esplosivi, in particolare della dinamite. Non a caso. Nella sua relazione annuale si scopre che sempre a Göschenen un operaio è deceduto sul colpo per la pietra proiettata dallo scoppio di una mina e altri 3 per l'esplosione del casotto dove si riscaldava la dinamite.

Meno soddisfacente appare su questo oggetto il bilancio annuale per il 1874.

Sempre a Göschenen 6 vittime, 4 ad Airole, e fortunatamente nelle due località l'esplosione di due casotti durante il delicato processo di disgelamento della dinamite non causò morti. Sempre la dinamite fece però una vittima sulla Biasca-Bellinzona, mentre un altro dipendente morì cadendo da una parete rocciosa. Un operaio ebbe la testa fracassata nel montaggio del ponte sulla Verzasca. A Maroggia, come vedremo nel dettaglio nell'ultimo capitolo, 4 minatori saltarono per aria per l'incauto riscaldamento dell'esplosivo e sulla tratta Lugano-Chiasso ci furono altre 3 vittime sul lavoro¹³⁷.

Nel 1875, oltre alla morte di un ingegnere caduto da una roccia, la GB segnala sulle linee ticinesi un solo operaio deceduto: ben più grave risulta il bilancio per la galleria del Gottardo con una decina di morti sul lato Nord e 6 su quello meridionale: la dinamite con 10 vittime mortali ne rimane la principale causa¹³⁸.

¹³⁷ *Second rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard*, op. cit.; GT, 10.7.1875. Ricordiamo, per l'entità delle vittime, l'esplosione in pieno borgo a Faido nel magazzino dell'appaltatore Marsaglia l'8 maggio 1880 con 3 morti e parecchi gravi feriti, GT, 8,10,11.5.1880. Altrettanto tristi furono le trattative per l'indennizzo delle vittime; l'ing. Giovanni Marsaglia fu assolto al processo e le spese caricate allo Stato, GT, 12.7.1880, 19.8.1881.

¹³⁸ *Il Quatrième rapport de la Direction et di Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard comprenant la période du 1^{er} janvier 1875 au 31 décembre 1875*, 4, Zurigo, 1876, p. 42, non ne indica però i luoghi. Le esplosioni di varia natura e i franamenti furono le due principali cause di morte in seguito ad incidenti sul lavoro nel decennio della costruzione della linea del Gottardo, *Mémoire*, op. cit., p. 235.

10. Agitazioni e proteste

Nonostante le dure condizioni di vita e di lavoro non abbiamo riscontrato, nel periodo da noi privilegiato, importanti forme di protesta o irrequietezza sociale sulle linee di pianura: il *Conto-Reso* della Direzione di Polizia del 1874 rileva qua e là delle turbolenze, ferimenti e un omicidio subitaneo, “ma quasi tutti questi reati furono perpetrati da ed a danno dei forastieri occupati ai lavori ferroviari del Gottardo”¹³⁹.

Un po' diversa, come sappiamo, fu la situazione all'imbocco del traforo del Gottardo, dove lo sciopero nel 1875 si concluse con l'uccisione di 4 scioperanti e il ferimento di parecchi manifestanti a Göschenen. Lo stesso anno, anche nelle cave di granito leventinesi 450 scalpellini che producevano pietre per rivestire la galleria, si misero in agitazione per le paghe inferiori alle tariffe stabilite.

Nell'aprile del 1880, sul cantiere del Monte Ceneri, a Nord della stazione di Lugano tra la galleria di Massagno e Cadempino, 500 operai contestarono le retribuzioni, il versamento dei salari in carta moneta italiana, i prezzi e la qualità degli alimenti offerti negli spacci dell'impresa; un centinaio di essi percorse addirittura le vie di Lugano brandendo bandiere e schiamazzando, dirigendosi verso l'alloggio dell'impresario Comboni. Il Commissario di governo mobilitò un'ottantina di armati¹⁴⁰.

Gazzetta Ticinese, nella sua edizione del 20 aprile 1880, annunciava la mobilitazione di un distaccamento della 4.a compagnia del battaglione 94 e osservava che “questa mattina una cinquantina di operai ripresero il lavoro alle trincee Sud del tunnel di Massagno, protetti dalla gendarmeria e dalla truppa. Ma la gran massa degli operai non sembra disposta a rimettersi all'opera; vennero pure praticati alcuni arresti fra gli scioperanti”. Il giorno successivo, riferendo sulla fine dell'agitazione e sul licenziamento del distaccamento militare, si comunicava che l'impresa avrebbe accordato qualche aumento di salario e i pagamenti “non più in carta italiana, ma in moneta sonante”.

Anche la Direzione centrale di polizia si sentì in dovere di pubblicare un suo avviso per scongiurare disordini:

Visto lo sciopero cui di recente sonosi abbandonati molti operai addetti ai lavori di costruzione della ferrovia del Monte-Ceneri, e gli atti di coalizione, di minaccia ed anche di violenza che lo accompagnarono;

Avuto riguardo ad una delle cause principali del disordine e nello scopo di prevenirne la ripetizione;

Per norma dei signori impresari e degli operai e di chiunque può avervi interesse, si richiamano i seguenti dispositivi di legge (Art. 234 del Codice Penale).

¹³⁹ *CR 1874*, p. 141.

¹⁴⁰ Orazio Martinetti ha esaminato in modo dettagliato l'episodio (pp. 309-310), allegando anche alcune risposte all'inchiesta esperita all'indomani dello sciopero dall'ingegner Dengler, da cui emerge che le paghe giornaliere di questo cantiere variavano da fr. 2.20 a 2.60 ed erano versate illegalmente in valuta cartacea italiana. Gli operai si rifornivano generalmente nei magazzini viveri, con un costo del 10-15% più elevati che nei normali negozi, a beneficio dell'impresa e del magazziniere (pp. 326-327). Sull'agitazione di Massagno-Cadempino si sofferma pure il *CR* del Dipartimento Giustizia e Polizia del 1880, pp. 228-229. *Il Dovero* segnala uno sciopero piuttosto violento scoppiato a Faido il 7 settembre 1880, ripreso con altri tragici eventi in Leventina (tra cui 3 morti nella galleria Piana) da *GT*, 14.9.1880.

§ 1. Ogni violenza, minaccia o raggio fraudolento, atto a restringere od impedire la libertà dell'industria e del commercio, od a produrre o mantenere la cessazione del lavoro, commesso per estorcere aumento o diminuzione di salari, o patti diversi da quelli stabiliti od accettati, è punita col primo al secondo grado di detenzione;

§ 2. Se ha esistito coalizione d'operai contro padroni o imprenditori, o di questi contro quelli, la pena si accresce di un grado, e si aggiunge la multa dal secondo al terzo grado, se la pena è applicata ai padroni o imprenditori.

Il comunicato concludeva citando gli articoli 5, 7 e 10 della Legge monetaria del 7 giugno 1852 che prevedeva le corrette forme di retribuzione, ossia in monete d'argento “coniate in esatta concordanza col sistema monetario stabilito”¹⁴¹.

Alla ditta Comboni e Feltrinelli e comp. fu imposto il rispetto della legge. Almeno tre giornalieri del Comasco accusati di “atti di violenza per impedire i lavori agli operai della ferrovia del Monteceneri” furono espulsi dal Cantone.

11. a. Gli ospedali sopracenerini confrontati con la sfida ferroviaria

Lo stato generale degli ospedali nel Cantone, alla vigilia dei lavori ferroviari, era più simile a quella di ospizi a scopo filantropico per poveri, dementi, viandanti o pellegrini, che a moderni centri di cura.

Il San Giovanni di Bellinzona mantenne lungo l'Ottocento il “carattere di deposito o cronicario di un'umanità emarginata”, offrendo ricoveri prolungati o permanenti a individui del borgo e paesi vicini incapaci di sostentarsi o privi di famiglia: vecchi inabili al lavoro, orfani in attesa di sistemazione, alienati e viandanti. Le rare osservazioni sugli ammalati rinviavano a persone incurabili per le quali non valevano cure mediche a domicilio. Nella società del tempo erano infatti le famiglie a farsi carico dei propri congiunti ammalati, l'ospedale suscitava diffidenza e timore tra il popolo.

Anche per il nosocomio bellinzonese la massiccia presenza degli operai della Gotthardbahn rappresentò una sfida e lo portò, come gli altri del Cantone, a stipulare convenzioni con la direzione della Compagnia sin dal 1873.

“L'afflusso di ammalati risulta importante per una struttura abituata a un movimento annuo di poche decine di persone. Tra l'ottobre 1873 e il febbraio del 1876 l'ospedale ammette 557 operai. L'apice si riscontra nel 1874 (393 ammissioni), dopo di che, con la conclusione dei lavori di scavo dei tracciati ferroviari, le ospedalizzazioni diminuiscono (142 ammalati nel 1875)”¹⁴².

L'Ospedale La Carità di Locarno, che assunse dal 1872 l'eredità del Venerando Ospitale di San Carlo, l'ente caritativo chiuso nel 1854, dovette affrontare sin dai primi mesi di vita il massiccio afflusso di operai impiegati nella costruzione della tratta compresa tra il fiume Ticino e la città del Verbano. Pure in questo caso vi si fece fronte con una convenzione firmata il 3 novembre 1873 dalla direzione dell'istituto e dall'ingegner Romolo Sartorio capo sezione della Società ferroviaria.

¹⁴¹ *GT*, 8.5.1880.

¹⁴² F. Corti, *Ospitare, assistere, guarire. L'ospedale di Bellinzona da ospizio medievale a polo ospedaliero regionale*, Bellinzona, 2011, in particolare pp. 130-131.

Essa stabiliva che La Carità avrebbe accolto fino a 8 operai contemporaneamente, per fr. 2.50 al giorno, comprese le medicine e le necessarie operazioni chirurgiche. Gli operai attinenti di Locarno sarebbero stati curati gratuitamente. Come per gli altri ammalati, erano esclusi dalle prestazioni i pazienti affetti da malattie croniche, contagiose o da sifilide.

L'accordo aveva una durata fino al 1° maggio 1874 e poteva essere rinnovato; nel 1879 una convenzione simile fu stipulata per gli operai del tratto Cadenazzo-Dirinella e un'altra ancora per gli impiegati della ferrovia Biasca-Locarno.

I documenti ritrovati per undici mesi tra settembre 1874 a ottobre 1875 fanno stato di 214 operai ricoverati e 2323 giornate di cura, con una notevole concentrazione tra settembre e dicembre 1874 e nel mese di luglio del 1875¹⁴³. Le cifre del biennio menzionato saranno di nuovo raggiunte e superate solo negli anni Novanta, accogliendo malati dell'intera regione ed esteri.

11. b. L'Ospedale Santa Maria di Lugano

L'Ospedale di Santa Maria nel centro di Lugano non si presentava in una buona situazione clinica, pur essendo il più importante istituto di carità del Cantone. Il luogo pio, nella prima metà dell'Ottocento, dispensava soccorsi, assistenza medica e farmaceutica gratuita ai bisognosi del Comune di Lugano, sia attraverso il ricovero e la cura degli infermi e invalidi più miserabili in una quarantina di letti, sia prevalentemente attraverso un servizio esterno, somministrando medicinali, sussidi ed elemosine.

Le classi sociali più abbienti ricorrevano di regola al servizio medico a domicilio e quelle più povere, se potevano, stavano alla larga dall'istituto.

I pochi dati a disposizione sugli ospiti indicano per il 1846 414 malati curati, con una media mensile di 35 pazienti. I pochi ricoverati non appartenenti al Comune dovevano pagare la degenza.

L'esigenza di una ristrutturazione in senso clinico dell'ospedale fu più volte richiesta. Tra i vari rapporti vale la pena di richiamare quello dei medici Alfredo Buzzi e Francesco Vassalli, all'indomani della costruzione ferroviaria (1887), che ci conferma lo stato dell'istituto nel decennio antecedente. Eccone alcuni punti: i pochi degenti affetti da forme morbose acute erano quasi tutti di medicina, poiché la pratica chirurgica si limitava per lo più a quella minore; non esisteva una sala chirurgica e neppure un apposito letto d'operazione e di dissezione; mancava un ambulatorio per i convalescenti, le infermerie erano sovraffollate e nei locali giacevano nella totale promiscuità "amputati di membra, tifosi, risipelatosi, difterici, etc."; mancava un reparto per gli ammalati di chirurgia dove fosse garantito un ambiente antisettico¹⁴⁴.

¹⁴³ R. Huber (a cura), *Il Locarnese e il suo ospedale*, Locarno, 2000, pp. 58-61.

¹⁴⁴ R. Talarico, "L'Ospedale di S. Maria nell'Ottocento: aspetti medico-sanitari e funzionamento interno", in *Lugano e il suo Ospedale. Dal Santa Maria al Civico. Secoli XIII-XX* (a cura di A. Gili e S. Soldini), Lugano, 1995. Nel volume, sullo stesso periodo, si possono leggere i contributi di storia sociale redatti da L. Lorenzetti "Povertà, assistenza e controllo sociale nel Ticino dell'Ottocento" pp. 193-256 e da P. Crivelli "L'ospedale come ricovero: pauperismo, assistenza e soccorsi a domicilio a Lugano (1880-1910)" pp. 261-307.

Dalla quarantina di pazienti interni al Santa Maria partiamo anche nel triennio della costruzione delle ferrovie di pianura in Ticino (1873-1875) e le cifre dei degenti “locali” rimangono più o meno stabili. Ciò che impressiona è l'ondata di nuovi ricoveri degli addetti alla costruzione della strada ferrata tra Melide e Lugano, soprattutto nel 1874, allorché quest'ultimi superano i residenti abituali dell'ospizio. Esso ospita così complessivamente un centinaio di pazienti in una struttura che faticava ad accoglierne alcune decine. L'impennata dovette essere non solo quantitativamente impressionante, ma anche qualitativamente sorprendente, vista la specificità di questo nuovo afflusso: una massa di giovani operai italiani, vittime del lavoro sui cantieri, talvolta lesi in modo grave sulle massicciate o in galleria, desiderosi di tornare al più presto al lavoro lasciando la scomoda residenza in cui erano stati ricoverati¹⁴⁵.

Si possono solo immaginare i problemi logistici e alimentari che quelle fragili strutture dovettero affrontare. A quelli finanziari si cercò di parare con la classica convenzione tra il datore di lavoro e il Municipio di Lugano (12 novembre 1873) firmata dal vice-sindaco Pasquale Veladini e dall'ingegner Antonio Schrafl, prendendo a modello la bozza dell'OBV di Mendrisio (riprodotta qui nel relativo capitolo 11. e).

Le pressioni sui responsabili sanitari – i pochi medici, gli infermieri e le Figlie della Carità di San Vincenzo de' Paoli – lasciarono anche qualche flebile traccia, come nella lettera dei medici titolari in quel momento, i dottori Pietro De Carli e Giuseppe Galli e i chirurghi Salvatore Guioni e Carlo Papi, di cui più che i titoli professionali sarebbe interessante conoscere le cure mediche profuse¹⁴⁶.

Lugano il 19 aprile 1875.

Alla I.ma Municipalità di Lugano

OOni SS.ri Sindaco e Consiglieri Municipali.

Dai relativi registri le SS. LL. OO. potranno facilmente convincersi del fatto che, dietro il contratto conchiuso da questo Municipio colla Direzione del Gottardo per la cura degli ammalati impiegati nei lavori ferroviari il lavoro dei sott.i Medici e Chirurghi venne conseguito in proporzione straordinaria. Dietro il suesposto i sott.i credono di non meritarsi la taccia di arditi se chiedono che venga dalle S. V. decretato un compenso pecuniario. Da noi non si avanza la dimanda di una determinata somma, dichiarandoci anticipatamente soddisfatti di quanto sarà stabilito dalle S.S. L.L. I sott.i sperano pure di essere esauditi nella loro dimanda giacché questa basa sul fatto che il dovere di dare ai Medici Condotti una ricompensa per il lavoro eccezionale è già contemplato nel relativo contratto colla Direzione Ferroviaria, e che quanto chiediamo è già stato praticato coi Medici degli Ospitali di Bellinzona e Mendrisio, dove ai medici di quest'ultimo, fu stabilito di retribuire 10 centesimi per ammalato e per giorno.

I sott.i colgono l'occasione per rassegnare alle SS. LL. OO. i sensi della più profonda stima e rispetto. Delle SS. LL. umilissimi servi

I medici-chirurghi ed assistente

Dr. P. De Carli Dr. G. Galli Dr. Salv.e Guioni Dr. Carlo Papi

¹⁴⁵ ASL, FOD/1874-29, FOD/1875-23, FOD/1876-36, FOE/1880-58, FOF/1881-43.

¹⁴⁶ ASL, 449/82. Per l'elenco dei medici e chirurghi dell'ospedale si veda V. Chiesa, *L'Ospedale civico di Lugano*, Bellinzona-Lugano, 1944, p. 98-99. Le suore erano già entrate in funzione e vi rimasero fino al 1908. Degli infermieri abbiamo una nota del gennaio del 1875 che ne menziona tre – Paolo Trincheri, Rosa Baj, Alessandro Tencalla – con un salario (“assegno mensile”) di 12/15 fr., per un totale di fr. 39.- ASL, FOD 1875-32.

Si esaminano ora l'evoluzione della situazione dell'Ospedale confrontato con l'ingresso degli operai impiegati nella costruzione ferroviaria, riportata nella tabella 5 alla pagina seguente. Gli archivi dell'Ospedale di Santa Maria ci permettono di ricostruirne la provenienza dei malati e le giornate di degenza dal luglio 1873 al dicembre 1875.

Si utilizza qui la categoria "interni" per definire i pazienti tradizionalmente ospitati nell'Istituto, chiamato ad accogliere i malati poveri della città, rispetto agli "esterni" provenienti dai cantieri della GB in base alle convenzioni stipulate a partire dall'autunno del 1873 tra gli ospedali del Cantone e la Compagnia ferroviaria.

Le registrazioni mensili dell'OSM riportano con un numero progressivo i pazienti con nome e cognome, provenienza ("Patria"), giorno dell'ammissione e della sortita, giorni di cura e, nella rubrica Osservazioni, chi salda il soggiorno in ospedale o ne ha ordinato il ricovero (ad esempio l'impresa del cantiere ferroviario) a meno che si tratti di un degente della città regolarmente ammesso con la prassi abituale; si segnala infine l'eventuale morte del paziente.

Nella Tabella, dopo il mese e l'anno, figurano i pazienti interni, quelli giunti dai cantieri ferroviari e il totale; segue la provenienza geografica dei primi: Lugano, dal resto dell'omonimo Distretto, del Ticino, della Svizzera e altri (esteri, detenuti nel carcere, reclute).

Sui formulari dell'OSM i degenti (soprattutto gli interni cronici) figurano spesso ripetuti nei vari elenchi mensili. Nel calcolo degli ospiti del nosocomio i totali perciò divergono: ad esempio nel 1874 gli addetti ai lavori della ferrovia curati furono 368 (dei quali 4 ricoverati già alla fine del 1873) ma la loro presenza in ospedale spalmata su più mesi risulta di 494 pazienti, come risulta nella colonna "Ferrovia" nella Tabella 5 e nei relativi istogrammi del grafico rappresentato nella Figura 25. a.

Tabella 5. Ricoverati all'OSM di Lugano per provenienza 1873-1875

Mese	Anno	Interni	Ferrovia	Totale	Lugano	Distretto	Ticino	Svizzera	Altri
Gennaio	1873	39	0	39	–	–	–	–	–
Febbraio	1873	40	0	40	–	–	–	–	–
Marzo	1873	42	0	42	–	–	–	–	–
Aprile	1873	41	0	41	–	–	–	–	–
Maggio	1873	40	0	40	–	–	–	–	–
Giugno	1873	33	0	33	–	–	–	–	–
Luglio	1873	32	1	33	27	4	1	0	0
Agosto	1873	33	2	35	24	5	1	0	3
Settembre	1873	29	7	36	23	2	0	0	4
Ottobre	1873	29	10	39	23	3	0	0	3
Novembre	1873	30	10	40	22	5	1	1	1
Dicembre	1873	33	11	44	22	6	1	0	4
Gennaio	1874	32	23	55	24	5	1	0	2
Febbraio	1874	34	28	62	25	4	1	0	4
Marzo	1874	37	24	61	28	5	0	0	4
Aprile	1874	39	46	85	30	4	0	2	3
Maggio	1874	32	78	110	25	3	1	0	3
Giugno	1874	29	63	92	22	3	0	0	4
Luglio	1874	37	52	89	27	3	2	0	5
Agosto	1874	34	53	87	25	5	2	0	2
Settembre	1874	29	36	65	20	4	2	1	2
Ottobre	1874	38	27	65	27	4	2	1	4
Novembre	1874	35	41	76	23	4	2	0	6
Dicembre	1874	39	23	62	22	5	6	0	6
Gennaio	1875	37	11	48	22	6	2	1	6
Febbraio	1875	38	10	48	27	5	0	1	5
Marzo	1875	43	8	51	32	4	0	1	6
Aprile	1875	38	12	50	29	2	0	0	7
Maggio	1875	38	13	51	29	2	0	0	7
Giugno	1875	32	14	46	25	1	0	0	6
Luglio	1875	24	11	35	20	1	0	0	3
Agosto	1875	26	17	43	20	2	1	0	3
Settembre	1875	33	15	48	27	0	0	0	4
Ottobre	1875	40	13	53	29	2	1	2	6
Novembre	1875	30	10	40	25	3	0	0	2
Dicembre	1875	28	17	45	22	3	0	1	3

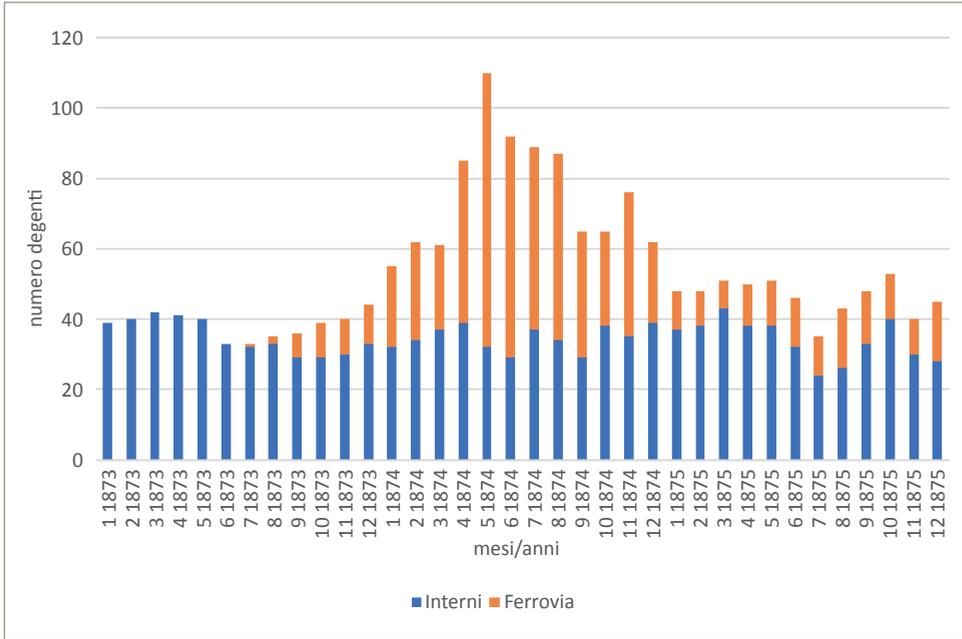


Figura 25. a. Pazienti ospiti all’OSM. Interni e dai cantieri della GB 1873-1875.

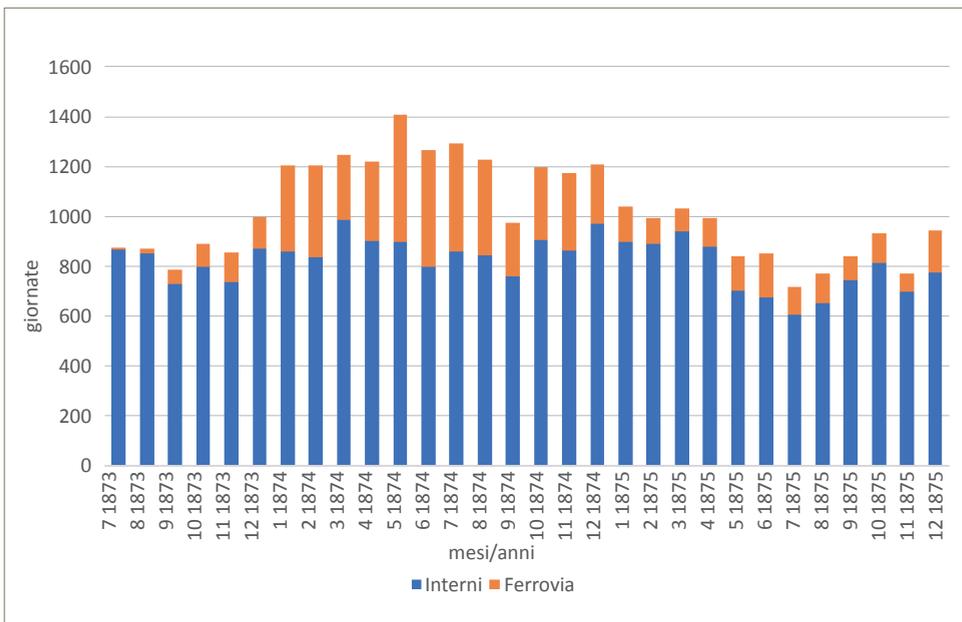


Figura 25. b. Giornate di degenza all’OSM. Interni e dai cantieri della GB 1873-1875.

L'evoluzione degli interni all'OSM permette di constatare un andamento relativamente stabile tra i 30-40 pazienti lungo il triennio, soprattutto se raffrontato all'impennata di ricoveri di operai della ferrovia da ottobre 1873, in particolare tra la primavera e il mese di novembre del 1874, allorché quest'ultimi superano gli interni. L'apporto degli esterni, provenienti dai cantieri ferroviari, rimane comunque consistente anche nel 1875, oscillando tra un terzo e la metà degli interni.

La provenienza dei pazienti interni è essenzialmente della città di Lugano (75%) e in misura minore dalla cintura urbana (di regola a pagamento), a cui si aggiunge qualche presenza giunta dall'omonimo Distretto (10.5%). Marginale è invece quella di pazienti provenienti dal resto del Cantone, qualche recluta o detenuto in carcere ammalato (2.8%), o dalla Confederazione (1%). Più importante è l'afflusso di qualche lavoratore estero non impiegato nella costruzione della linea del Gottardo (10.4%).

Esaminando alcuni elenchi campione dell'OSM tra il luglio 1873 e la fine del 1874 si osserva la costante compatta presenza di una ventina di assistiti "cronici", compresi tra i "Restanti", che figurano nei primi posti delle liste mensili, ossia tra il 70-80% delle presenze interne. Per costoro l'Ospedale arrischiava di essere simile a un tradizionale ospizio, più vicino al ricovero o a un cronicario che a un transitorio luogo di terapia e riabilitazione. Essi erano prevalentemente di origine urbana, ma potevano anche giungere da Comuni vicini, ripartiti abbastanza equamente tra maschi e femmine, a differenza degli esterni che erano lavoratori maschi nel pieno delle loro forze, con tempi di permanenza più brevi nel nosocomio e l'aspettativa di una rapida guarigione. Si trattava quindi di due componenti anche clinicamente distinte che si trovarono a convivere sotto lo stesso tetto in spazi sempre più ridotti (teoricamente, pro capite, quasi dimezzati).

11. c. Il moderno Ospizio della Beata Vergine di Mendrisio

L'Ospizio, eretto nel borgo di poco più di 2000 abitanti grazie al lascito del conte Turconi e seguendo la sua volontà testamentaria, era stato inaugurato il 19 marzo 1860, giorno di San Giuseppe, a beneficio dei poveri ammalati del Comune, del Distretto e del Cantone¹⁴⁷.

L'art. 1 delle norme per l'ammissione era abbastanza esplicito:

Si accetteranno, e si riceveranno in questo Ospizio della Beata Vergine i soli ammalati che appartengono a famiglie povere e bisognose, principalmente degli abitanti di questo Cantone, di qualunque confessione essi siano, esclusi i cronici ed i venerei¹⁴⁸.

¹⁴⁷ M. Medici, "Un secolo di vita sanitaria", in AA. VV., *L'Ospizio della Beata Vergine di Mendrisio 1860-1960*, Mendrisio, 1960, pp. 57-145. S. Bianchi, "Ricchezza e carità. Il legato Turconi, la fondazione dell'ospedale e il contributo di altri benefattori", in AA. VV., *L'Ospedale della Beata Vergine di Mendrisio. 150 anni di storia e memoria*, Mendrisio, 2010, pp. 9-20.

¹⁴⁸ M. Medici, *op. cit.*, pp. 68, 124-125. Queste ultime restrizioni non ottennero l'approvazione del Consiglio di Stato e, dopo un lungo scambio di opinioni, l'Amministrazione dovette accettare i cronici imponendo una retta di fr. 1.- al giorno. Solo nel 1878 il direttore accennò all'opportunità di licenziare malati cronici per far posto a nuovi richiedenti. Nella nuova versione del Regolamento, del 16 aprile 1887, ci si limiterà ad escludere i "cronici riconosciuti incurabili, e gli alienati di mente" (art. 105).

L'indirizzo sociale e geografico non era però rigido, come precisavano gli articoli 6 e 7:

si riceveranno pure quelli ammalati che vi fossero diretti con invito dell'Autorità giudiziaria, amministrativa, o militare [...]. Infine saranno ricevuti anche quelli ammalati che si rivolgono per chiedere l'entrata per cure di qualche importanza o mediche o chirurgiche, sempreché vi siano letti disponibili, e si faccia analogo anticipazione delle occorrenti spese, o si presti una beneviva cauzione.

A una dozzina di "bisognosi poveri" del borgo, fuori dal nosocomio, si versava per San Martino un sussidio che oscillava tra i 4 e i 10 fr. a testa¹⁴⁹. Fu invece regolarmente rifiutato un sussidio agli scrofolosi poveri, argomentando che già si offriva l'olio di merluzzo e che le loro spese erano coperte da altri enti e da sottoscrizioni pubbliche.

Il nosocomio era stato progettato dall'architetto Luigi Fontana in base a moderni criteri medico-sanitari e in questo senso si differenziò dai tradizionali ricoveri per poveri e bisognosi, più vicini ad un ospizio che a un luogo di cure. Esso non era esente da alcuni limiti rilevati da Pasquale Lucchini, tra cui infermerie di eccessivo volume, una per gli uomini e l'altra per le donne, saldate attorno a un altare, con complessivamente 40 letti (oltre a 2 reparti minori con 14 letti ciascuno) in cui si generavano una grande promiscuità, dispersione di calore, esalazioni e rischi di contagio, invece di una struttura a padiglioni in base alle patologie, ancora poco frequente¹⁵⁰. L'OBV era dotato di un'attrezzata sala chirurgica, di un locale per le sezioni cadaveriche, di una camerata di isolamento per i contagiosi, di un refettorio per i convalescenti¹⁵¹.

A medico direttore fu nominato Francesco Beroldingen coll'onorario di fr. 300.- all'anno e a medico aggiunto Valente Rusca con 200 fr.¹⁵². All'infermiere

¹⁴⁹ Sul tema si veda N. Mauriello, *L'assistenza pubblica in Ticino nella prima metà del Novecento (1903-1944)*, Bellinzona, 2012, che getta pure un attento sguardo sulla situazione di Mendrisio tra Otto e Novecento.

¹⁵⁰ N. Navone, "I progetti di Luigi Fontana per l'ospedale della Beata Vergine", in AA. VV., *L'ospedale della Beata Vergine di Mendrisio*, op. cit., pp. 21-31; G. Martinola, "L'erezione dell'ospizio", in AA. VV., *L'ospizio della Beata Vergine di Mendrisio 1860-1960*, op. cit., 1960, pp. 15-55, in particolare la nota 15. L'impianto dell'ospedale a padiglioni, la tipologia delle infermerie, la costruzione di vere cittadelle ospedaliere, era al centro del dibattito anche in Italia a partire dalla fine degli anni Settanta dell'Ottocento. Cfr. A. Scotti, "Malati e strutture ospedaliere dall'età dei Lumi all'Unità", in *Storia d'Italia. Annali 7 Malattia e medicina* (a cura di F. Della Peruta), Torino, 1984, pp. 237-296.

¹⁵¹ Nel giro di pochi anni una serie di innovazioni migliorò il servizio sanitario e si aumentarono i turni delle visite mediche da una a due giornaliere. Cfr. R. Talarico, "Aspetti di storia sanitaria e ospedaliera nel Ticino dell'Ottocento", in *L'ospedale della Beata Vergine di Mendrisio*, op. cit., pp. 33-47.

¹⁵² Francesco Beroldingen (1817-1883) si laureò in medicina all'Università di Pisa, fu direttore dell'Ospizio della Beata Vergine, membro della Commissione sanitaria cantonale, presidente della Farmacopea ticinese e della Commissione cantonale per l'erezione del Manicomio. Fu anche municipale, sindaco del Borgo per 27 anni e deputato in Gran Consiglio. Si veda un suo profilo in G. Martinola, *I diletti figli di Mendrisio*, Locarno, 1980, pp. 70-72. Pure di Mendrisio era Valente Rusca (1832-1882), figlio del Consigliere di Stato Giovan Battista Rusca e di Elvira Bollina. Nel 1853 risulta immatricolato all'Università di Pavia. Cfr. G. Negro, *Gli studenti ticinesi all'Università di Pavia (1770-1859)*, Milano, 1993, p. 135. Gli effetti del Blocco austriaco, come per altri ticinesi, incisero presumibilmente sul suo previsto corso di studi. Dal 1860 esercitò quale medico-aggiunto all'OBV e delle sue visite ai pazienti tra il 1871 e il 1882 esistono, nel "Fondo Sordelli" presso l'antiquario Alessio Tomini di Mendrisio, le brevi registrazioni in 4 tomi manoscritti. I due medici morirono a poca distanza l'uno dall'altro e furono sostituiti dal dottor Domenico Maggi (1883-1910) e dal suo aggiunto Alessandro Bollina (1882-1886).

Giovan Battista Bernasconi furono riconosciuti fr. 1.20 /giorno oltre all'alloggio e al portinaio Celestino Spinelli fr. 1.- con l'alloggio. Le Figlie della Carità di Torino anche a Mendrisio non mancarono sin dagli inizi e i servizi delle suore dureranno per oltre un secolo.

Si dovette presto aumentare a una cinquantina il numero di posti letto e potenziare il personale di servizio (infermieri e inservienti)¹⁵³.

Dei 204 ricoverati nel 1862, 131 provenivano dal Distretto di Mendrisio, 54 dal resto del Cantone, 2 dai Grigioni, 13 dal Regno d'Italia e 2 dalla Prussia con una media di 36 giornate per malato e una spesa media diaria di fr. 1.41¹⁵⁴.

11. d. La gestione dell'OBV nel suo primo ventennio

La gestione dell'OBV era retta da un Consiglio d'Amministrazione di tre membri, di periodica nomina municipale, affiancati da un segretario contabile e da un cassiere¹⁵⁵. Gran parte della sua attività era di carattere amministrativo-finanziario per assicurare un buon andamento dei bilanci annuali che lievitarono tra il 1872 e il 1876¹⁵⁶.

Tabella 6. I bilanci dell'OBV 1871-1876

Anno	Entrate		Uscite		Utile
	ordinarie	straordinarie	ordinarie	straordinarie	
1871	35'433	55'667	34'567	38'189	18'343
1872	32'486	40'206	32'360	26'991	13'340
1873	33'932	57'134	32'857	35'805	22'404
1874	48'223	56'406	40'486	34'060	30'084
1875	38'760	62'688	32'659	61'329	37'525
1876	44'682	121'413	32'691	99'865	26'382

Si trattava di solide entrate assicurate da rendite di capitali, di beni immobiliari e di legati che fruttavano consistenti interessi e fitti, a cui si aggiunsero negli anni Settanta anche introiti provenienti dalla GB (incassi di beni espropriati e delle rette per il suo personale degente) e dall'alienazione di qualche immobile¹⁵⁷.

¹⁵³ M. Medici, *op. cit.*, Appendice, pp. 131-145.

¹⁵⁴ *Ibidem*, p. 82.

¹⁵⁵ Si è qui utilizzato soprattutto il tomo *Protocollo delle sedute dell'Amministrazione della Beata Vergine di Mendrisio dal 18 luglio 1873 al 6 aprile 1882*, conservato in ASCM, fondo OBV (PSA). L'organo direttivo si riuniva per una cinquantina di sedute all'anno; proprio nella concitata primavera del 1874 venne a mancare l'attivo segretario Damiano Rampoldi, rilevato da Giuseppe Soldati. Si veda il discorso funebre dell'avvocato Baroffio in *GT*, 30.5.1874.

¹⁵⁶ I dati della Tab. 6 sono ricavati dal dettagliato registro contabile dell'ospedale in ASCM, Fondo OBV, *Reso Conto dell'Amministrazione dell'Ospizio della B. V. in Mendrisio al lodevole Consiglio di Stato del Cantone Ticino dall'11 novembre 1855 all'11 novembre del 1876*. Nell'ammontare delle cifre, espresse in fr., abbiamo eliminato i cts.

¹⁵⁷ Nel 1875 si vendettero il Mulino del bosco a Chiasso per fr. 33'550.- e una masseria a Vacallo ai Bertola per fr. 15'100.- L'incasso per le indennità dei ricoverati dai cantieri ferroviari ammontò nel 1874

A partire dalla metà del decennio la direzione fu pure chiamata a occuparsi, con il direttore del Manicomio di Imola Luigi Lolli, del futuro insediamento dell'Ospedale neuropsichiatrico cantonale, che entrerà in funzione solo nel 1898.

L'evoluzione durante il quinquennio 1872-1876, compreso l'anno critico 1874 che avrebbe potuto presentare sgradevoli sorprese, fu di sostanziale equilibrio: le entrate compensavano l'aumento delle uscite e i bilanci annuali chiusero con utili ("rimanenze") di alcune decine di migliaia di franchi da contabilizzare tra gli introiti per l'anno successivo. Il notevole aumento delle uscite straordinarie nel biennio 1875-1876 non deve quindi sorprendere né indurre a credere che fossero causate da grossi investimenti in campo medico-sanitario: nel 1875 quasi 10'000 fr. furono devoluti a operazioni immobiliari (tra cui un versamento all'OSM di Lugano per la sua quota parte sulla sostanza liquidata del Legato Visetti-Gorini) e l'anno successivo ben 98'000 fr. furono destinati a un mutuo alimentato dalla restituzione di capitali per fr. 53'218.- alle entrate.

Nel 1876 si aggiornò la pensione diaria degli ospiti dell'OBV: per i degenti poveri, ricoverati nelle infermerie comuni, che rientravano tra i paganti perché cronici o incurabili, fr. 0.75 (a carico dei Comuni di attinenza); per i pazienti "non poveri", ticinesi o confederati, negli stessi reparti, fr. 1.50; per i medesimi appartenenti ad altri Stati fr. 2.-; per i "non poveri" che desideravano stanze separate con apposito servizio fr. 3.- al giorno¹⁵⁸.

Insomma, all'ospedale dei poveri potevano andarci anche i benestanti purché ne uscissero curati.

Nella parte ordinaria della spesa, per i risvolti diretti nella gestione dell'Ospedale, si rivelano interessanti la gestione e le migliorie del nosocomio, l'acquisizione di commestibili, combustibili e medicinali, le spese per l'arredamento e l'igiene dei pazienti, onorari e stipendi del personale.

Per la buona manutenzione dell'immobile, oltre al completamento della struttura, a preoccupare fu il regolare approvvigionamento di acqua potabile, attraverso un proprio acquedotto a Canavée che attraversava la proprietà dei dirimpettai e che correva qualche pericolo¹⁵⁹.

L'approvvigionamento alimentare faceva perlopiù capo ai negozianti del Borgo, con appalti annuali per il pane, la pasta, il riso, la carne, il vino, il ghiaccio per la ghiacciaia. La fornitura dei medicinali, il cui costo oscillava tra il 2 e il 4% del bilancio globale (fr. 3008.- nel 1871, 2716.- cinque anni dopo), era assicurata dalle quattro farmacie di Mendrisio (Beroldingen, Lavizzari, Buzzi e Bollina); con quest'ultima non mancavano le contestazioni¹⁶⁰.

Ci si spinse un po' più lontano per l'acquisto di legna e soprattutto per ottenere il prezzo migliore per il carbone, se necessario anche all'Officina del gas di Como

a 14'455 fr. (1533 fr. dagli altri ammalati paganti), a 5486 fr. nel 1875 (1363 fr. dagli altri degenti), a 2508 fr. nel 1876 (2685 fr. dai rimanenti pazienti). *Ibidem*.

¹⁵⁸ *GT*, 23.2.1876.

¹⁵⁹ Nel settembre del 1879 si segnalava la mancanza d'acqua proveniente dall'acquedotto Canavée necessaria per le fontane, i bagni e le nuove latrine. I vecchi canali d'argilla erano saturi, anche in seguito a continue rimozioni del terreno a Villa Argentina da parte dei proprietari Bernasconi, per cui si costruirà un nuovo bacino di accumulazione e ci si doterà di tubature di ferro. *PSA*, 20.9.1879. Non solo, ma si potrà sfruttare anche quella della vicina sorgente dell'Oniscée.

¹⁶⁰ Le controversie con il farmacista Bollina per "forniture non troppo confacenti" furono abituali e note nel Borgo. Cfr. M. Medici, *op. cit.*, nota 13, pp. 125-126. Pure nei confronti della farmacia Beroldingen fu inoltrato un reclamo per concorrenza sleale. *PSA*, 22.2.1876.

o Milano per il coke. Pure le grandi pezze di lingerie per confezionare lenzuola, federe, materassi e cuscini furono acquistate a Gallarate.

L'aggiornamento dell'arredamento interno era di solito garantito da fedeli artigiani del Borgo o del Distretto: marmisti, falegnami, lattonieri, fabbri come l'inventivo Salvatore Torriani, che non solo fabbricava solidi letti (in sensibile aumento a partire dal 1873) ma si dimostrava pronto a imitare, a un prezzo migliore, anche qualche pezzo raro che si fece venire dalla Bandinelli di Milano (un "olisposto" e una gamba di legno) o a installare un sistema di campanelli elettrici che permetteva di collegare i vari reparti.

Fortunatamente in questo periodo vi fu una relativa tregua sul fronte delle gravi epidemie, dopo quella di vaiolo nel 1872 che aveva colpito duramente Lombardia ma meno il Ticino (con 58 casi di cui 11 letali)¹⁶¹. Per combattere cimici, tigna e scabbia bastava intensificare i provvedimenti ordinari, la periodica disinfezione e l'imbiancatura degli interni.

Richiami costanti e qualche severo provvedimento dovettero invece essere adottati per disciplinare il comportamento dei pazienti che rifuggivano all'obbligo di residenza all'interno del comparto dell'Ospedale sgattaiolando fuori senza autorizzazione medica di notte o di giorno, con la benevolenza del portinaio¹⁶². E questo nonostante lo spostamento delle fontanelle all'interno del recinto dell'ospedale, l'erezione di muri di cinta e cancellate per scoraggiare flussi clandestini, nonché energici e dissuasivi avvisi affissi nelle camerate.

Nella gestione non ci si concedevano lussi e solo alla fine degli anni Settanta si approvò qualche timida innovazione, soprattutto in campo igienico: la costruzione di 8 latrine inglesi, l'acquisizione di 4 nuove vasche di marmo per i bagni degli affetti da scabbia o altre malattie della pelle¹⁶³ che con le "doccie" e un bagno a vapore furono accessibili anche al pubblico (dietro ricetta medica e pagamento s'intende)¹⁶⁴; si aggiunsero inoltre l'installazione di stufe che permettevano di raggiungere temperature accettabili negli ampi e alti locali e di un forno per la disinfezione degli "abiti dei rognosi residenti"¹⁶⁵.

Soltanto nel 1881 però ci si decise ad acquistare tavoli e panche a sufficienza in modo da evitare che qualcuno dovesse cibarsi seduto sul letto o sul pagliericcio e a sperimentare l'impiego di tazze e bicchieri di vetro al posto di quelli di latta che arrugginivano¹⁶⁶.

Dal punto di vista più strettamente medico gli acquisti più frequenti, fatti direttamente dalla ditta Bandinelli, furono cinte erniarie, siringhe, specilli, aghi, i ferri chirurgici di cui bisognava evitare, con frequenti richiami, sottrazioni e prestiti, nonché l'invecchiamento e la ruggine. Per i termometri bastava invece ricorrere al mercante ambulante Anselmo Mombelli di Sagno¹⁶⁷.

¹⁶¹ CR Dipartimento Igiene 1872, pp. 51-52.

¹⁶² Una severa disciplina vigeva sin dall'inizio anche alla Carità di Locarno. Cfr. G. Mondada, *Locarno e il suo ospedale dal 1361 ai giorni nostri*, Locarno, 1971, pp. 76-77.

¹⁶³ Fabbricate da Paolo Rossi di Arzo al prezzo scontato di fr. 90.- cadauna. PSA, 17.11.1880.

¹⁶⁴ Nel bilancio del 1876 si sommavano 8 mezzi bagni a cts 95, 193 bagni interi a cts 70, 26 docce a cts 25, per un totale di fr. 144.40. Nel 1877 si decise di ridurre il prezzo da cts 70 a 50 per il paziente che, riconosciuto povero e bisognoso, non voglia entrare all'Ospedale e sia munito di ricetta medica "e non per divertimento", mentre l'incasso ammontò a fr. 220.60 (PSA, 18.7.77, 14.10.77). Le entrate assicuravano un beneficio proporzionale anche all'infermiere Mantegazza e al segretario.

¹⁶⁵ PSA, 19.9.1880. Esso fu acquistato al fumista Francesco Beretta di Castelnuovo (Brianza) per fr. 425.-

¹⁶⁶ PSA, 1.5.1881, 10.7.1881.

¹⁶⁷ Di questo singolare giramondo, nato a Stabio nel 1852, si vedano "Autobiografia. Nuova edizione delle avventure di terra e di mare con l'aggiunta di una estesa relazione di altri viaggi in America, in

Il più impegnativo acquisto che tormentò per oltre un anno gli amministratori per la sua complessità e il malfunzionamento fu quello di una macchina elettrica Stöhrer, a corrente continua, presso il Tecnomasio di Milano, per curare attraverso i suoi reofori “la lingua, le gengive e altre parti delicate”, ma probabilmente soprattutto paresi, movimenti involontari degli arti e disturbi nervosi¹⁶⁸. La diffusione dell’elettroterapia, nata negli anni Trenta e riconosciuta ufficialmente per il suo valore terapeutico nel 1873, fu il frutto di impegnativi studi scientifici di Duchenne e Remak, di Plinio Schivardi all’Ospedale Maggiore di Milano, ma anche di speculazioni commerciali, per cui risultava una vera e propria panacea¹⁶⁹.

Sempre nella capitale lombarda si sarebbe voluto mandare qualche giovane ben predisposto a formarsi come infermiere. E qui si tocca la questione del personale qualificato, assai esiguo sin dall’apertura dell’ospedale e che rimase a lungo invariato e insufficiente¹⁷⁰.

La posta a bilancio dedicata al “personale interno” negli anni Settanta, nonostante l’esplosione del numero di pazienti nel biennio 1874-1875, non aumentò sostanzialmente, oscillando tra il 3 e 6% del bilancio, con una spesa che variava da un minimo di fr. 4382.- (1871) a un massimo di 6730.- (1874). Il personale sanitario comprendeva in questo momento il medico direttore Francesco Beroldingen, il medico aggiunto Valente Rusca, i due infermieri Antonio Mantegazza e Angelo Garobbio, quattro suore agli ordini della superiora Angelica Berio che dirigeva pure un gruppo di inservienti. L’esperienza di quest’ultimi li portava spesso a svolgere anche compiti di infermeria. Per interventi straordinari si optava per chirurghi esterni, gratificati con specifici versamenti: fu il caso del dottor Alessandro Bollina¹⁷¹. Nell’orbita dell’Ospedale si muovevano pure il portinaio Celestino Spinedi, l’irrequieto cappellano don Giovanni Baroffio, i becchini e il barbiere Babila Lurà.

Africa e nell’Asia Minore”, Supplemento alla *Cronaca Ticinese* N° 15, Locarno, 1901 [?] e *Un viaggio nel Pianeta Ticino del sistema il Centauro*, Como, 1900.

¹⁶⁸ Presso l’Istituto Medico-Pneumatico di Milano, in Via Chiusa 5, l’interlocutore di riferimento era il dottor Forlanini, che consigliò un apparecchio più idoneo per 120 fr. Esso sostituì quello vecchio che tanti crucci aveva provocato. *PSA*, 10.7.1881. Carlo Forlanini nel 1864 si iscrisse alla facoltà di medicina e chirurgia dell’università di Pavia e si avviò a una brillante carriera accademica. Nei primi anni di attività, fondò con il fratello Enrico, ingegnere, l’Istituto medico pneumatico di Milano, al quale venne aggiunto nel 1877 un “gabinetto di elettroterapia”. Da A. F. Franchini-A. Porro, “Forlanini Carlo”, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 49 (1997). [https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-forlanini_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-forlanini_(Dizionario-Biografico)/) (cons. 4.5.2024).

¹⁶⁹ Il dottor Carlo Papi, chirurgo a Lugano, pubblicò sulla *Gazzetta degli Ospitali*, n° 45, 4.6.1882 “Intorno ad un caso di prosoplegia guarito colle correnti elettriche”, riferendo delle cure applicate ad un avvocato a Lugano nel 1880.

¹⁷⁰ Ancora nel 1888, in un annuncio per un “Posto vacante d’infermiera nell’Ospitale Cantonale di Mendrisio”, i requisiti rimanevano generici e i confini tra un’operatrice sanitaria e un’inserviente assai fluidi: “Una donna robusta, intelligente e di buona condotta sarebbe ricevuta subito in qualità di infermiera”, con una buona retribuzione, *GT*, 5.4.1888. Sulla dotazione di personale (e non solo) rispetto alle necessità dell’Ospedale con 90 letti, si legga la dettagliata descrizione di una paziente inglese, vent’anni più tardi, *Corriere del Ticino*, 16.7.1907.

¹⁷¹ *PSA*, 6.11.1879.

11. e. La Convenzione con la Ferrovia del Gottardo

In vista del ricovero degli addetti alla costruzione della ferrovia, il 13 settembre 1873 la Direzione avviò l'esame di una convenzione proposta dal capo sezione ingegner Schrafl "pel ricevimento in questo Spedale degli operai ammalati che lavorano ne' tronchi di strada da Lugano a Chiasso"¹⁷².

Convenzione

Conchiusa fra l'Amministrazione dell'Ospedale Cantonale della Beata Vergine in Mendrisio e la Società della Ferrovia del Gottardo, rappresentata dal Sig. Ingegnere Antonio Schrafl di Bolzano, Capo Sezione, residente a Lugano per l'ammissione nell'Ospedale suddetto del personale inferiore e degli operai impiegati nei lavori della linea Lugano-Chiasso.

L'amministrazione dell'Ospedale Cantonale della Beata Vergine in Mendrisio si obbliga per la presente privata scrittura da ritenersi valida in ogni sua parte come se fosse stipulata per pubblico e giurato istrumento.

1° Di ammettere senza alcuna riserva, e senza restrizione di numero nelle sue infermerie gli individui del personale inferiore od operai lavoratori nella linea Lugano-Chiasso che venissero ad ammalarsi od a riportare qualche ferita.

2° A somministrare a questi pel tempo che rimarranno all'Ospedale un trattamento in tutto eguale a quello accordato ai Ticinesi e Confederati.

3° A fornir loro oltre al mantenimento, letto, biancheria e servizio, l'assistenza medica ed i medicinali ed a provvedere alle eventuali operazioni chirurgiche, il tutto per un prezzo giornaliero di franchi 1'85 per ogni individuo.

4° Nel caso di un'epidemia di qualunque specie, vajuolosa, tifoidea, colerosa etc. questo prezzo sarà aumentato del 20 per % per gli affetti di quelle malattie.

5° Si applicheranno ai casi di morte le disposizioni a questo riguardo contenute nel concordato conchiuso fra diversi Cantoni Svizzeri, il 6 gbre 1865.

6° Gli ammalati o feriti saranno ricevuti nell'ospedale dietro la presentazione di un buono rilasciato dal medico di ciò incaricato e sottoscritto da un Ingegnere Capo Riparto della Società del Gottardo.

7° Il pagamento delle somme risultanti a credito dell'ospedale dall'applicazione degli art. 3° 4° 5° della presente convenzione verrà fatto mensilmente dalla cassa di soccorso per gli operai addetti ai lavori della ferrovia del Gottardo stabilita in Lugano dietro presentazione dei buoni suddetti ed allegati relativi.

8° Le stipulazioni della presente convenzione avranno effetto dal 1° Agosto prossimo passato e fino al 1° Maggio 1874 e resterà in facoltà delle due parti di sciogliersi dai relativi obblighi dopo quell'epoca mediante un preavviso di tre mesi per modo che per determinare lo scioglimento del contratto per il 1° Maggio sarà necessario dare il preavviso al più tardi entro il 1° Febbrajo.

9° I membri della commissione della cassa di soccorso per gli operai malati o feriti avranno libero ingresso nell'ospedale in qualunque tempo per visitarli e constatare l'esatto adempimento delle condizioni stipulate in questa convenzione.

10° La presente convenzione fatta in doppio originale viene munita della firma delle due parti e non sarà valida prima dell'approvazione del Signor Ingegnere Capo della ferrovia del Gottardo.

¹⁷² Il documento non porta data ma secondo il funzionario Pintor, che lo spedì il 16 settembre 1873, la trattativa stava "per conchiudersi" con l'OBV di Mendrisio e, in un'ulteriore comunicazione al Municipio di Lugano del 21 ottobre 1873, precisava che la Cassa di soccorso degli operai era "alimentata dalle contribuzioni degli operaj stessi". ASL, 449/155.

Questa prima versione fungerà da modello anche per altri nosocomi come quello di Lugano¹⁷³. L'insufficiente retta giornaliera dovette presto essere ritoccata verso l'alto.

Vista la gravosa spesa che si doveva affrontare per l'allestimento di un maggior numero di letti, l'Amministrazione ritenne insoddisfacente l'indennità di cura proposta di fr. 1.85 al giorno e chiese un arrotondamento a fr. 2.-, contando sulla comprensione della Società del Gottardo.

Il 30 settembre giunse però inatteso il rifiuto della GB, per cui la direzione dell'Ospedale sospese ogni accordo. Solo il 20 ottobre la direzione regionale di Lugano chiarì la "mala intelligenza" incorsa con gli Uffici centrali di Lucerna, assicurando che la convenzione sarebbe stata spedita quanto prima, invitando il nosocomio a trasmettere la distinta delle spese già sostenute per i suoi dipendenti ricoverati durante i mesi di agosto e settembre. La nota di fr. 234.- venne spedita immediatamente¹⁷⁴.

Fu quindi fissata una diaria di fr. 2.- per assistito di cui beneficiava anche il personale: un supplemento di 20 cts al giorno per il direttore, 10 cts all'aggiunto, 10 cts al segretario, 5 cts agli infermieri e alle 4 suore, le quali rinunciarono al compenso chiedendo in cambio candelieri nuovi per l'annessa chiesa dei Cappuccini¹⁷⁵.

11. f. L'OBV messo alla prova dai cantieri ferroviari

L'afflusso di ammalati e feriti durante i mesi di intenso lavoro sui cantieri ferroviari tra l'estate del 1873 e la fine del 1874 raddoppiò, passando da un anno all'altro da 410 degenti a 827, una cifra che sarà superata solo all'inizio del Novecento. L'impennata si ripercosse visibilmente sui bilanci: le entrate ordinarie passarono da 33'932 a 48'223 fr. (+ 30%), un "aumento dovuto al maggior prodotto delle indennità degli ammalati paganti, ed in ispecie degli operai addetti ai lavori della ferrovia del Gottardo, tronco Chiasso-Bissone, la cui indennità raggiunse la somma di fr. 14'455, mentre diminuì quella dei soliti ammalati"¹⁷⁶. L'evoluzione degli ospiti all'OBV sembra parlare da sé.

¹⁷³ L'ASL possiede la Convenzione dell'OBV qui trascritta ma anche una bozza di un accordo aggiornato al 6 novembre 1873, in 11 articoli, stipulato tra Pasquale Veladini vice-sindaco e l'ingegner Schrafl. Nella stessa l'OSM si impegna ad offrire 24 posti letto al costo complessivo di fr. 2.- al giorno (art. 1). In caso di necessità il nosocomio si prodigherà a cercare ulteriori posti letto (art. 4) ma si riserva in questo caso il diritto di aumentare l'indennità giornaliera a fr. 3.-, dovendo retribuire ulteriori infermieri (art. 2). ASL, FO 282 C/4 e 449/279.

¹⁷⁴ ASCM, Fondo OBV. PSA.

¹⁷⁵ Gli onorari del Dr. Beroldingen (fr. 400.-) e del medico aggiunto Rusca (fr. 225.-) nel corso degli anni Sessanta erano intanto stati portati rispettivamente a 640.- e 300.- franchi annui. Nel 1889 sarà stipulata un'analoga convenzione con la ditta Bertschinger di Lenzburg che stava costruendo la ferrovia del Monte Generoso. M. Medici, *op. cit.*, pp. 87, 93, 127.

¹⁷⁶ "L'amministrazione del Venerando Ospizio della Beata Vergine in Mendrisio al lodevole Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino", in FO 1875, p. 1087.

Tabella 7. Ammalati ammessi all'OBV tra il 1860 e il 1875¹⁷⁷

	Rimasti dall'anno precedente	Entrati	Totale
1860	-	99	99
1861	13	172	185
1862	19	185	204
1863	25	227	252
1864	28	244	272
1865	27	261	288
1866	22	300	322
1867	22	346	368
1868	33	411	444
1869	29	363	392
1870	41	369	410
1871	30	368	398
1872	38	345	383
1873	29	381	410
1874	32	795	827
1875	36	481	517

Degli 827 ammalati ospitati nel nosocomio nel 1874, l'anno più critico, 694 erano maschi e 133 femmine: 577 italiani, 4 svizzero-tedeschi e 246 ticinesi giunti da 77 Comuni: 147 provenienti dal Mendrisiotto e il 40% dal resto del Cantone, ossia 78 pazienti dal Luganese e 21 dal Sopraceneri.

Dei 577 italiani, 547 erano operai addetti ai lavori della linea Chiasso-Bissone, tutti soggetti a una tassa giornaliera di 2 fr. Gli altri erano o "passeggeri" o italiani domiciliati. Dei 4 svizzero-tedeschi un operaio ferroviario di Aarau era addetto ai lavori della stazione di Chiasso¹⁷⁸.

Vediamo di illustrare graficamente l'impatto delle opere ferroviarie sull'andamento del nosocomio.

¹⁷⁷ *Ibidem e ASCM, Fondo OBV, Stato degli ammalati ammessi nell'Ospizio della B. V. di Mendrisio inaugurato nel 19 marzo 1860, 1860-1884.*

¹⁷⁸ *FO 1875, p. 1089.*

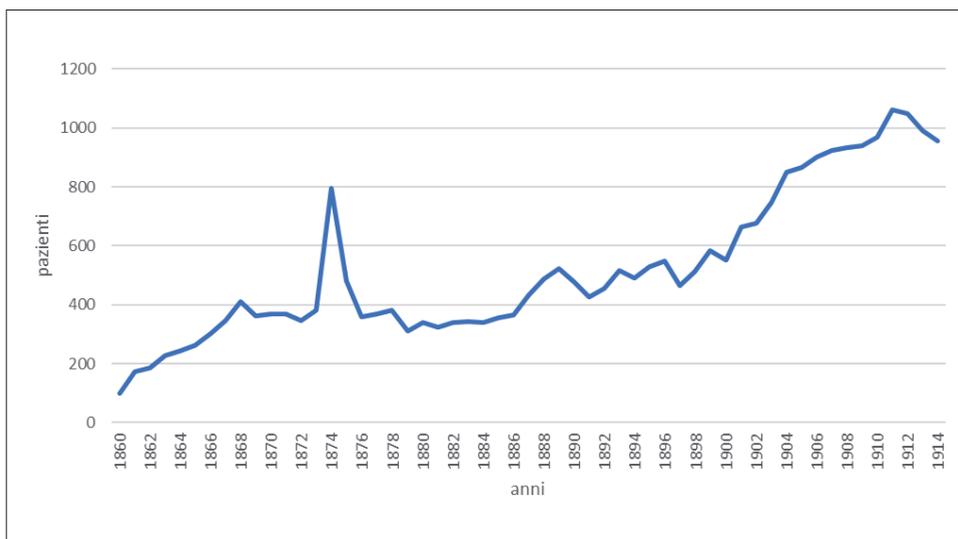


Figura 26. Pazienti ammessi annualmente all'OBV di Mendrisio 1860-1914.

Per l'OBV (figg. 26 e 27) abbiamo raffigurato solo le nuove ammissioni di pazienti, non includendo i rimasti in cura dal periodo precedente.

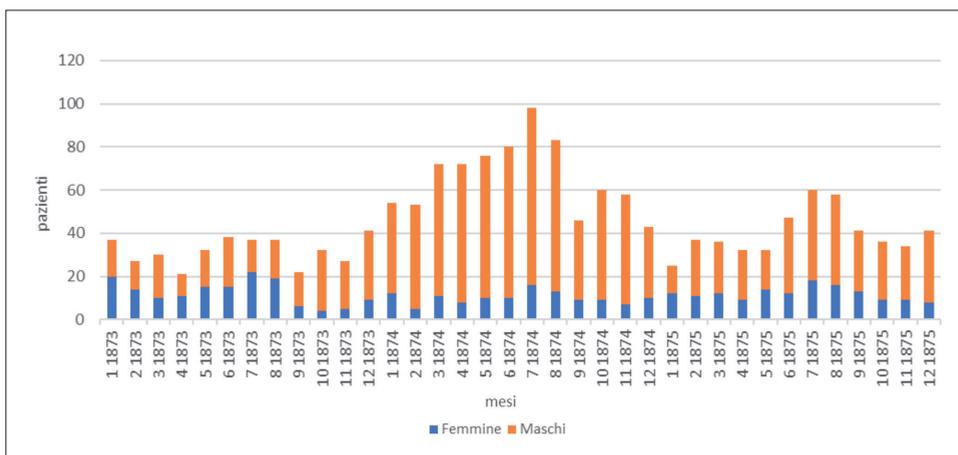


Figura 27. Pazienti ammessi mensilmente all'OBV di Mendrisio suddivisi per sesso 1873-1875.

Nel caso dell'OBV abbiamo a che fare con dei veri e propri registri d'entrata che indicano, in ordine progressivo cognome e nome, la Patria ossia la provenienza del paziente, il tipo di malattia, il giorno d'entrata e di sortita, il numero di giornate di cura, l'esito della malattia: guariti, migliorati, rilasciati nello stesso stato, incurabili, morti, restati (in cura).

I dati che si riportano nei grafici riflettono quindi le entrate dei pazienti in ospedale, ma non la loro uscita ossia la precisa consistenza dell'occupazione dei

letti e della pressione sul nosocomio. Essi non menzionano neppure l'attività professionale svolta dai ricoverati; non tutti gli stranieri, ovviamente, giungevano dai cantieri della GB e diversi italiani erano domiciliati impiegati in altri rami dell'economia locale.

L'aumento del numero di ospedalizzati in concomitanza con i lavori ferroviari ci permette comunque di immaginarne l'impatto sulle strutture sanitarie in questi anni turbolenti.

Prima delle registrazioni mensili, all'avvio di un nuovo anno, gli amministratori facevano presente quanti pazienti erano rimasti nell'istituto dall'anno precedente, riportando puntualmente anche in questo caso i dati summenzionati. Le indicazioni "incurabile" e "esistente" accompagnavano i lungodegenti. Tra questi si possono rilevare quei pochi casi cronici che rimanevano bloccati nelle camerate per anni: all'inizio del 1874, ad esempio, sui 29 rimasti a carico, abbiamo 6 incurabili e un demente, di cui tre infermi di lungo corso.

Nella seguente tabella è sintetizzata la situazione per il primo quinquennio degli anni Settanta¹⁷⁹.

Tabella 8. Stato di salute dei degenti alla fine delle loro cure all'OBV 1871-1875

Anno	Curati	Giornate	Guariti	Migliorati	Usciti uguali	Morti	Rimasti in cura
1871	398	13'338	193	55	81	31	38
1872	383	13'750	188	58	68	40	29
1873	410	12'906	238	46	62	32	32
1874	827	16'336	622	89	33	47	36
1875	517	13'294	335	79	37	31	35

Sulla gravità e le diagnosi delle malattie, nonché sull'efficacia delle cure bisogna essere assai cauti, anche se a prima vista quei 622 guariti e 89 migliorati del 1874 potrebbero essere cifre rallegranti. Su questo aspetto occorrerebbero rapporti medici più circostanziati e attendibili oltre alle tavole nosologiche e chirurgiche.

¹⁷⁹ ASCM, Fondo OBV, *Stato degli ammalati ammessi nell'Ospizio della B. V. di Mendrisio inaugurato nel 19 marzo 1860, 1860-1884*, oppure in *Conto-Reso dell'Amministrazione del venerando Ospizio della Beata Vergine in Mendrisio dell'anno 1886*. Estratto dal supplemento al FO N° 11, p. 18.

Anche il tasso di mortalità in ospedale rispetto ai pazienti accolti risulta piuttosto contenuto nel biennio 1874-1875: 6% nel 1874 e 6.5% nel 1875, rispetto a quello medio del periodo 1860-1886 che si situa attorno all'8.6%, con massimi del 13% (1860) e 12% (1872) e minimi del 5% (1867) e 6% (1865, 1874, 1877)¹⁸⁰.

Nel 1874, come ben mostra l'andamento annuale dei pazienti, si toccano cifre complessive che superano gli 800 ricoverati, in buona parte giovani immigrati italiani, con ricoveri temporanei più brevi. Una componente che si sommava a quella dei degenti abituali.

Anche l'apporto "ticinese" mostra comunque una sua consistenza, il che ci permette di affermare che il servizio medico offerto dall'OBV, proprio per la sua vocazione cantonale e sociale, estendeva i suoi effetti ben al di là di Mendrisio e dell'omonimo Distretto, a differenza di quanto abbiamo potuto constatare per il raggio d'azione dell'ospedale di Lugano, centrato essenzialmente sulla città.

La distribuzione dei pazienti per sesso, relativamente equilibrata fino al settembre del 1873, tende a divaricarsi sino alla fine del 1875 con il massiccio afflusso di uomini dai cantieri della GB. Un'ovvietà per noi, ma non priva di conseguenze per la rapida riorganizzazione richiesta al nosocomio, tanto più che essa comportava un mutamento sostanziale nel tipo di prestazioni offerte, che ci ricorda per certi versi la medicina di guerra.

La tavola nosologica medica, compilata dal dottor Rusca e approvata dal direttore Beroldingen, suddivisa per genere di malattie e comprendente 606 casi (su 827 degenti), ci dà la seguente ripartizione¹⁸¹.

¹⁸⁰ I dati sui "Morti e la loro proporzione sul totale dell'anno" sono desunti dal "Quadro riassuntivo degli ammalati nell'Ospizio della B. V. in Mendrisio, dall'apertura dello Stabilimento, 19 marzo 1860, al 31 dicembre 1886, ed esito delle relative cure prestate", *ibidem*.

¹⁸¹ *FO 1875*, pp. 1094-1096.

Tabella 9. Tavola Nosologica Medica dei pazienti dell'OBV per il 1874

Malattie		Casi	%
Malattie degli organi dei sensi	Oftalmie, otorrea, corizza	27	4.50
Malattie dell'apparato respiratorio	Bronchiti, catarro polmonare, iperemia, laringite, pleurodinia, pleurite, pleuro-pneumonite, tubercolosi polmonare	120	19.80
Malattie dell'apparato circolatorio	Cardiopatie, flebite	36	5.90
Malattie dell'apparato digerente	Angine, enterite, enteralgia, febbre gastrica, dissenteria, diarrea e catarro intestinale, gastricismo, gastrite, gastro-enterite, gastalgia, scirro dello stomaco, fisconia dei visceri ipocondriaci	176	29.0
Malattie dell'apparato urinario	Cistite, nefrite, disuria e iscuria	5	0.83
Malattie dell'apparato genitale	Dismenorrea, metrite, metrorragia, sifilide, orchite	19	3.10
Malattie del sistema nervoso	Apoplessia, iperemia cerebrale, cefalagia, emicrania, mielite, meningite, isterismo, alcoolismo, reumatalgia, epilessia, ipocondria, ischialgia	61	10.00
Malattie del sistema glandolare	Adenite	3	0.50
Malattie del sistema muscolare	Reumatismo muscolare, lombaggine	16	2.64
Malattie delle articolazioni	Artrite	11	1.81
Malattie a processo miasmatico, discasiaco e d'infezione	Febbre intermittente, tifoidea, cloro anemia, pellagra, idrope, marasmo senile, sifilide costituzionale, scorbuto	76	12.50
Malattie della pelle	Scabbie, risipola, scarlattina, morbillo, dermatosi varie	56	9.30

Quella nosologica chirurgica, riguardante 221 casi, compilata come la precedente, presentava un quadro abbastanza rappresentativo delle infermità associate ad un cantiere edilizio (contusione, frattura, ferite di vario genere, flemmone, storta), che coprivano oltre l'80% del totale¹⁸².

Tabella 10. Tavola Nosologica Chirurgica dei pazienti dell'OBV per il 1874

Ascesso	7
Artrocace	1
Antrace	1
Apostema	2
Contusione	82
Esostosi	1
Frattura	16
Ferita da taglio	12
Ferita per arma da fuoco	2
Ferita lacero-contusa	36
Flemmone	22
Gangrena	2
Lussazione	3
Patereccio	1
Periostite	3
Piaga	8
Storta	12
Tetano traumatico	2
Tumori cancerosi	4
Varici	4

¹⁸² *Ibidem*, p. 1097.

I registri dell'OBV permettono anche di osservare per 742 degenti la provenienza regionale, provinciale e comunale degli operai italiani: Lombardia (59%), Emilia-Romagna (26%) e Piemonte (12%) raggruppano assieme il 97% del totale.

Tra le province lombarde si distinguono Bergamo, Milano, Pavia, Como, Cremona e Mantova; in Emilia Romagna Parma, Reggio-Emilia, Piacenza e tra quelle piemontesi Alessandria e Torino. Alcuni Comuni padani spiccano per il loro elevato apporto: primeggia con 41 uomini Colorno (Parma), seguono Gualtieri, Guastalla e Brescello (Reggio Emilia), Marsaglia (Piacenza). Altre località che emergono all'interno delle varie province sono Valenza (Alessandria), Erba (Como), Calvattono (Cremona), Monza (Milano). Segno che le filiere migratorie funzionavano¹⁸³.

Cumulando i dati dell'OBV e dell'OSM (1235 casi) la ripartizione regionale segue lo stesso ordine: Lombardia (58.3%), Emilia-Romagna (20.5%), Piemonte (15%), Veneto e Liguria (entrambe all'1.1%), mentre le altre regioni, essenzialmente del Centro-Nord della penisola (compreso il Trentino-Alto Adige allora austriaco) sono al di sotto dell'1%¹⁸⁴. Una ventina di degenti provenienti dal Ticino figurano a Lugano a carico della cassa di soccorso ferroviario, mentre dal resto della Confederazione la loro presenza è trascurabile.

Tabella 11. Luogo di provenienza degli addetti alla costruzione della ferrovia all'OBV di Mendrisio e all'OSM di Lugano 1873-1875

REGIONE	PROVINCIA	OBV	OSM	TOTALE	%
PIEMONTE		88	98	186	15.00
	ALESSANDRIA	25	7	32	
	CUNEO	13	4	17	
	BIELLA	1	0	1	
	ASTI	2	2	4	
	NOVARA	8	7	15	
	TORINO	36	77	113	
	VERCELLI	1	0	1	
	VERBANO-CUSIO-OSSOLA	2	1	3	
LIGURIA		5	8	13	1.10
	GENOVA	5	4	9	
	SAVONA	0	4	4	

¹⁸³ ASCM, Fondo OBV, *Stato degli ammalati ammessi nell'Ospizio della B. V. di Mendrisio inaugurato nel 19 marzo 1860, 1860-1884*.

¹⁸⁴ Sui cantieri del Sempione (1898-1905) il 40% degli operai italiani giungerà dal settentrione della penisola e il 60% dalle zone centro-meridionali, G. Benz, *op. cit.*, p. 88.

LOMBARDIA		435	286	721	58.30
	BERGAMO	43	107	150	
	BRESCIA	16	26	42	
	COMO	119	60	179	
	CREMONA	51	5	56	
	LECCO	6	2	8	
	LODI	1	10	11	
	MANTOVA	40	12	52	
	MILANO	95	41	136	
	PAVIA	39	3	42	
	SONDRIO	1	0	1	
	VARESE	24	20	44	
TRENTINO-ALTO ADIGE (Austria)		3	7	10	0.80
VENETO		8	6	14	1.10
	BELLUNO	2	3	5	
	PADOVA	1	0	1	
	TREVISO	1	0	1	
	VENEZIA	2	3	5	
	VERONA	1	0	1	
	VICENZA	1	0	1	
FRIULI-VENEZIA GIULIA		3	0	3	0,20
	UDINE	3	0	3	
EMILIA ROMAGNA		195	56	251	20.50
	FORLÌ	1	1	2	
	MODENA	13	7	20	
	PARMA	103	19	122	
	PIACENZA	14	9	23	
	RAVENNA	2	1	3	
	REGGIO-EMILIA	61	19	80	
	RIMINI	1	0	1	

TOSCANA		3	5	8	0.60
	FIRENZE	1	0	1	
	MASSA CARRARA	1	1	2	
	PISTOIA	1	1	2	
	SIENA	0	3	3	
ABRUZZO		1	0	1	0.10
	L'AQUILA	1	0	1	
LAZIO		0	3	3	0.20
	LATINA	0	3	3	
CAMPANIA		1	1	2	0.20
	NAPOLI	1	0	1	
	AVELLINO	0	1	1	
IMPERO GERMANICO		0	1	1	0.10
IMPERO ASBURGICO		1	0	1	0.10
SVIZZERA (Cantoni)		0	21	21	1.70
	SAN GALLO	0	1	1	
	TICINO	0	20	20	
TOTALI		743	492	1235	100.00

11. g. I decessi degli operai in ospedale

Purtroppo per alcuni operai l'Ospedale divenne da luogo di cura anche quello di morte.

In genere dal loro ingresso alla morte non passa una settimana, sono quindi ricoverati come casi gravi. Laddove si trova indicata l'impresa con associato il luogo possiamo notare che si tratta dei punti critici del tracciato ferroviario, ossia quello delle tre gallerie a Sud del Ponte-diga di Melide, Bissone, Maroggia, Coldrerio (Valle della Motta).

I decessi registrati all'OBV tra il 1874 e l'inizio del 1876 sono riportati nella seguente tabella¹⁸⁵.

Tabella 12. Decessi degli operai provenienti dalla tratta Chiasso-Bissone facenti capo all'OBV 1874-1876

Data	Nome Cognome	Età	Provenienza	Impresa o luogo del cantiere
3.2.1874	Davide Negrini	27	Casalmaggiore (CR)	GB
1.3.1874	Giuseppe Grandi	25	Pavia	GB
16.3.1874	Dionigi Sacchi	31	Vaprio (MI)	Ubertallo
10.4.1874	Andrea Avanimi	23	Mariano (CO)	GB
15.5.1874	Giovanni Consonni	20	Milano	Ubertallo
3.6.1874	Pietro Longhi	51	Candio[lo] (TO)	Caprioglio
19.6.1874	Giovanni Tavetta	45	Malonno (BS)	Caprioglio
24.6.1874	Domenico Bardelli	44	Calvattone (CR)	Mereghetti
4.8.1874	Giuseppe Bezzi	50	Noceto (PR)	Giovanetti
29.8.1874	Luigi Campeggio	42	Traversella (TO)	Giovanetti
5.9.1874	Filippo Turmitto	20	Bosconero (TO)	Giovanetti Maroggia
6.9.1874	Carlo Bergoglio	27	Marcorengo (TO)	Ubertallo Valle della Motta
25.9.1874	Francesco Paleari	48	Monza	Ubertallo Valle della Motta
25.9.1874	Silvestro Romeda	54	Sale Marasino (BS)	Giovanetti Maroggia
8.10.1874	Oreste Zerbelli	28	Colorno (PR)	Ubertallo Valle della Motta
25.10.1874	Francesco Monsciani	44	Colendazzo (PC)	Ubertallo Valle della Motta
3.12.1874	Giacomo Mottini	-	Pian Camuno (BS)	Giovanetti Bissone

¹⁸⁵ ASCM, Fondo OBV, *Registro dei morti all'Ospitale 1860-1888*.

7.12.1874	Giuseppe Fasoli	24	S. Stefano al Corno (LO)	Ubertallo Valle della Motta
15.12.1874	Antonio Costa	45	Genova	GB
1.1.1875	Vincenzo Sacchi	29	Cassano d'Adda (MI)	Gallino Bissone
15.1.1875	Francesco Camplani	22	Sale Marasino (BS)	GB
26.7.1875	Ottorino Bonazzoli	18	Duemiglia (CR)	GB
15.8.1875	Lorenzo Vago	50	Cermenate (CO)	GB
22.8.1875	Giuseppe Raffa	19	Canneto sull'Oglio (MN)	GB
17.1.1876	Lorenzo Maccagni	23	Castiglione d'Adda (LO)	GB

Anche per i decessi in Ospedale è da sottolineare una straordinaria impennata nel 1874. Se dall'apertura del nosocomio i morti di provenienza italiana erano pochi, perlopiù donne della fascia di frontiera, nell'anno della costruzione ferroviaria i 19 operai provenienti dai suoi cantieri rappresentano il 40% dei 47 decessi all'OBV, per ridiscendere a qualche unità negli anni successivi. A questi dobbiamo aggiungere le 4 vittime dell'esplosione di Maroggia che finirono direttamente in cimitero (dove oggi non ne rimane traccia).

Tra il 1875 e l'inizio del 1876 i decessi di lavoratori dei cantieri ferroviari registrati a Mendrisio furono 6. All'Ospedale di Santa Maria (per i cantieri tra Melide e Lugano) ne abbiamo un'altra decina nel biennio 1874-1876 (Tab. 13).

Giungiamo così ad almeno 39 decessi legati alla costruzione della linea Lugano-Chiasso, e siamo quasi certi di peccare per difetto.

Le cifre non trovano riscontro nei rapporti dei dirigenti della GB sulla costruzione delle ferrovie di pianura: quello per il 1874 si limita a lamentare degli "incidenti costati la vita a qualche persona" da Göschenen in giù e per quanto riguarda la nostra tratta, oltre all'esplosione di Maroggia, si menzionano un operaio schiacciato da una roccia, un altro colpito mortalmente alla testa da una pietra e un terzo morto di tetano dopo essersi schiacciato l'alluce tra due vagoni; per l'anno 1875, sulle linee di pianura ticinesi, si cita la morte di un operaio schiacciato da un maglio¹⁸⁶.

¹⁸⁶ *Troisième rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard, op. cit.*, p. 61, per il 1874 e per il 1875 *Quatrième rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard, op. cit.*, p. 42. Per quanto riguarda gli infortuni mortali nella galleria del San Gottardo (1872-1881) il *Mémoire, op. cit.*, p. 235, somma 92 decessi nel settore di Göschenen e 85 in quello di Airolo per un totale di 177 morti.

O. Martinetti osserva a questo proposito che "anche le linee d'accesso e di pianura reclamarono il loro tributo di sangue: 84 morti, di cui ben 50 sulla sola tratta Airolo-Biasca, un'autentica ecatombe", *AST, op. cit.*, p. 298. Alla luce dei dati qui esposti, limitati ai due ospedali analizzati solo per il periodo 1874-1876, abbiamo l'impressione che le cifre complessive dei decessi legati alla costruzione delle linee ticinesi antecedenti l'apertura della galleria del San Gottardo siano state ampiamente sottovalutate e che risultino in realtà assai superiori.

Ecco quanto si è potuto reperire nei registri dell'OSM di Lugano¹⁸⁷.

Tabella 13. Decessi degli operai provenienti dalla tratta Melide-Lugano facenti capo all'OSM 1874-1876

Data	Nome Cognome	Provenienza	Impresa
30.4.1874	Michele Gherna	Ivrea (TO)	Crivelli
3.5.1874	Desiderio Cantoni	Guastalla (RE)	Crivelli
10.5.1874	Giovanni Begnini	Bergamo	Crivelli
1.9.1874	Battista Mazza	Torino	Arnaboldi
27.9.1874	Francesco Vergniani	Reggio Emilia	Arnaboldi
14.11.1874	Francesco Gera	Torino (provincia)	Millero
27.3.1875	Ernesto Cambiati	Cremona	Direzione GB
26.5.1875	Giuseppe Gade	Milano	Direzione GB
30.1.1876	Francesco Traversa	Ronco Scrivia (GE)	Alberti
2.2.1876	Battista Cassuro	Ivrea (TO)	Alberti

12. La tragica esplosione alla galleria di Maroggia

Un caso particolarmente grave fu l'esplosione avvenuta nel casotto all'imbocco della galleria di Maroggia; sfocerà in un dettagliato verbale d'inchiesta della giudicatura di pace, il che è sempre una fortuna per il ricercatore. Seguiamolo puntualmente, immergendoci tra le fonti conservate.

Nella nevosa e fredda notte di domenica 15 febbraio 1874, all'una e mezzo di notte, il giudice di pace del Circolo del Ceresio Luigi Cometta riceve un dispaccio urgente dal Municipio di Maroggia, in cui si certifica la morte di quattro lavoranti della ferrovia, avvenuta qualche ora prima, verso le 22.00, in seguito all'esplosione di una cassetta di dinamite.

Il giudice decide di recarsi immediatamente sul posto, assistito dal segretario Salvatore Rodari, dal medico condotto Andrea Bagutti, dal delegato municipale Isidoro Caccia e dall'usciera¹⁸⁸.

Alle ore due già si trova sul luogo indicato dal delegato

e precisamente ove incomincia l'imboccatura Sud della galleria Maroggia-Bissone, nell'officina o baracca di legno eretta alla distanza di circa quaranta passi dall'imboccatura della stessa. Detta baracca è appoggiata sulla cunetta della strada

¹⁸⁷ Elaborazione propria in base a Elenchi mensili OSM, ASL, FOD/1873-1875.

¹⁸⁸ La documentazione è conservata nel Fondo Commissario di Governo di Lugano 1873-1878, presso l'ASTi. Essa consiste in un verbale d'inchiesta di 24 pagine manoscritte, di cui si ripropongono qui degli estratti. Nel fascicolo si trovano pure gli allegati menzionati e una dettagliata fattura per un totale di fr. 66.20: essa include le indennità per 3 giorni lavorativi, dal 15 al 18 febbraio, dei membri dell'Ufficio (giudice, segretario, usciera) e compensi straordinari per i collaboratori intervenuti.

cantonale, la qual baracca ha la lunghezza di metri lineari sei e della larghezza di metri quattro e dell'altezza di circa metri due e trenta centimetri; detta baracca si presenta tutta diroccata al centro, la fucina è mancante e quasi tutto il tetto riservata una piccola porzione della parte verso Bissone; le assa dell'officina o baracca sono tutte mancanti e portate via, alcune delle quali trovansi alla distanza di circa venti passi. Per terra si vedono macerie di tegole, di ferrami, di legni ed attrezzi di fabbro, parte delle quali si vedono trasportate in qua e in là come accade in una forte esplosione; dell'officina tutto è distrutto tranne del mantice che trovasi ancora al suo posto ed in stato presso che servibile. Del pari l'incudine con tavolo e la smorcia [morsa] si trovano al loro posto. In mezzo alla strada cantonale e precisamente a circa un metro e mezzo di distanza dal secondo palo della baracca, venendo da Bissone, trovasi un cadavere boccone a terra, mancante parte della gamba destra, di cui si trovò una porzione d'osso (volgarmente canavella) vicino al parapetto della cantonale e dirimpetto alla baracca stessa: il detto cadavere ha pure una grave frattura al nodo della mano sinistra, presentando una superficie tutta bruciata, ed altra frattura al capo: tutto il corpo si presenta annerito e come di fumo di polvere esplosa: gli abiti sono tutti abbruciati e detto individuo fu indicato essere certo Valer Pietro di Drusacco, provincia di Torino.

A metri uno dal palo suddetto verso la stessa direzione trovasi altro cadavere, accanto al suddetto, colla faccia risvolta verso il cielo, tutto annerito dal fumo, dando sangue dalla bocca e la stessa parimenti rovinata: il qual individuo fu indicato essere certo Cattaneo Ferdinando di Vergiatto, provincia di Milano¹⁸⁹.

Quasi attacco al suddetto pilone entro l'officina stessa trovasi altro cadavere colla faccia risvolta parimenti al cielo, tutto annerito dal fumo e colle budella fuori dalle viscere: il qual individuo fu indicato essere certo Carabelli Luigi di Lecco, provincia di Lecco.

Fuori dall'officina e verso la ferrovia trovasi altro cadavere sdrajato a terra con quasi tutte le vestimenta abbruciate, abbruciato pure il viso e con varie contusioni e parimenti tutto annerito: il qual cadavere fu indicato per certo Sandino Pietro di Vico-Canavese [confinante con Drusacco], provincia di Torino. In tutti i luoghi che si trovavano detti cadaveri scroscia sangue per terra, e meglio come vedasi perizia medica segnata A.

Altro individuo prima dell'ora stessa che fu fatto il presente processo fu trasportato all'Ospitale di Mendrisio¹⁹⁰.

Constatato il presente infortunio l'Ufficio fece fare la perquisizione sui cadaveri stessi e si rinvenne sul cadavere di Valer Pietro un libretto portante il N° 77 di Magazzino dei viveri spedito dal registro dell'Impresa ed un libretto ad Almanacco: sui cadaveri degli altri tre nulla si ritrovò, fuori che nella giacca trovatasi sul terreno, di proprietà del fabbro Sandino, ove si rinvenne, due fazzoletti laceri da naso; un pezzo di miccia di circa metri uno e venti centimetri, un pezzetto di fune [...]; una pippa di legno; una borsa con tabacco; due pezzi di candele steariche; un pezzetto di sapone; un po' di cotone per lume; quattro Enveloppes all'indirizzo dello stesso e contenenti la semplice meta di foglio di carta bianca; un libretto del magazzino dei viveri spedito dal registro dell'Impresa, un libello di sequestro di Virginia Caldelari di questa giudicatura di Pace, in data 5 Febbraio 1874; un libretto d'orario della Ferrovia: quindi ritenuto sia pel tempo nevicato, sia per l'aspetto triste che presentavano i suddetti cadaveri, sia che due di questi erano d'ingombro del passo sulla cantonale, non che per altre osservazioni inutili a riferirsi, si fece trasportare all'Ossario comunale dando ordine al Delegato Municipale che si facesse guardare e seppellire a norma di legge.

¹⁸⁹ Nel processo verbale redatto il 17 febbraio dell'ingegner Weindl si indica invece che il manovale è originario di Caprino (Bergamo) e che Carabelli Luigi era manovale.

¹⁹⁰ Si tratta di Luigi Ghina, di Traversella (Torino), garzone del fabbro, che figura nel Registro degli ammalati ammessi all'Ospizio OBV il 15 febbraio per "ferita" e dimesso come guarito il 25 aprile 1874, computandogli (abbondantemente) 100 giorni di cura!

Ecco quanto dichiarano i testimoni, interrogati dagli inquirenti.

Massè Giovanni fu Giuseppe, di Salto (Torino)¹⁹¹, di 33 anni, ammogliato con prole, cattolico, di professione minatore.

Interrogato se conosce o sappia indicare come sia avvenuto l'infortunio successo jeri sera nell'officina vicina alla galleria. Risponde:

Jeri sera alle ore dieci meno otto minuti, mentre usciva dall'avanzamento per dare la muta agli operai mi incontrai con due minatori alla cassa che è posta a circa venti metri dall'ingresso della galleria, la qual cassa serve per riporre quella quantità di Dinamite che occorre per una giornata; mi fermai a fare due parole con detti minatori che entravano per fare la muta, ed in quell'istante sentii tutto ad un tratto un colpo e viddi come un lampo di luce, corsi fuori per vedere cosa c'era ed udii una voce come di un ragazzo che gridava ajuto; mi avvicino alla baracca od officina e la vedo tutto sotto sopra, entro nella baracca e corro per soccorrere il ragazzo che continuava a gridare ajuto: infatti lo trovai con un braccio sotto le macerie lo levai ed immantinente lo consegnai a due altri minatori, certi Ughetti Michele ed altro compagno che me li trovai presenti. In mezzo a tale confusione ho girato lo sguardo attorno e viddi dei cadaveri seminati per terra qua e là e che non davano più segno di vita. [...]

Circa le ore nove meno un quarto ho consegnato come di consueto una scatola di latta contenente la Dinamite ad un garzone per nome Formenta Giovanni, perché la consegnasse al fabbro, perché secondo il solito la facesse digelare onde poter caricare le mine. Tale operazione si faceva coll'immergere la scatola di latta in una caldaja di ferro contenente acqua bollente, ed in forza di tale bagno-maria la Dinamite digelava [...]. Erano circa diciassette o diciotto rotoli, in merito al peso dei quali si può sempre verificarlo, essendo i rotoli comuni e come si provvedono in commercio.

Venturelli Battista di Antonio, di Vello (Brescia), di 24 anni, ammogliato con prole, cattolico, minatore.

Stava per partire dalla casa ove trovasi d'alloggio per recarsi al travaglio sentì un forte colpo con scossa come in una esplosione ma si credeva che fosse un colpo di mina; quando per strada, e precisamente all'ingresso del paese venendo da Bissone si incontrò con certo Ughetti Michele che portava nelle braccia un ragazzo ferito che gli fu consegnato e che egli portò alla casa ove abitava; ed ove fu visitato dal medico immediatamente, il quale ha ordinato di trasportarlo all'ospedale cantonale, il che venne subito eseguito col mezzo di una carrozza dell'Impresa.

Bonato-Revallo Pacifico fu Camillo, di Frassinetto (Torino), d'anni 43, ammogliato con prole, cattolico, minatore.

Io di solito avanti di andare al lavoro, alla sera entrava nell'officina per riscaldarmi, aspettando l'ora precisa della chiamata al lavoro: jeri sera mi sono pure fermato un istante a scaldarmi entro l'officina, in compagnia di un compagno di lavoro certo Ferrari; là trovavansi pure i quattro individui rimasti vittime e il ragazzo ferito; ho veduto il fabbro Sandino che era allegro e discorreva cose di donne per fare ridere; ho pure visto vicino al fuoco la Dinamite entro un pajolo di ferro: ho rimarcato però che c'era molto fuoco più del solito, mentre il fabbro stava ad accomodare un ferro da mina, e gli astanti uno era sul tavolo seduto e gli altri stavano a scaldarsi ed il ragazzo tirava il mantice. Non essendo io cognito della Dinamite ne delle operazioni a cui si sottopone non posso fornire altri schiarimenti, ne mi curai di sapere in qual modo si maneggia. Partito di lì mi incontrai vicino alla cassa col Massè capo-squadra: tutto ad un tratto udimmo un colpo, in seguito al quale sortii di nuovo dalla galleria e viddi l'infortunio¹⁹².

¹⁹¹ Probabilmente si tratta di Salto Canavese.

¹⁹² Il testimone conferma la sua dichiarazione apponendo una croce.

Streito Giacomo fu Giovanni, di Traversella (Torino), d'anni 44, ammogliato con prole, cattolico, minatore.

Jeri sera sentendo l'esplosione mi avviava per vedere; strada facendo m'incontrai in un minatore che portava un ragazzo ferito e con altro mio compagno retrocedetti per portare in casa il figlio ferito. Dopo visita medica e l'ordinanza di trasportarlo all'Ospitale di Mendrisio, io ho accompagnato con certo Giovanni il figlio all'Ospitale entro la vettura dell'Impresario Giovanetti [...]. Il ragazzo essendo molto abbattuto non fece che chiedere da bere due volte; però questa mane in faccia al Medico Beroldingen all'Ospitale disse che jeri sera era nell'officina e che vicino al fuoco c'era la Dinamite entro un pajolo contenente acqua e che senza che si abbia accorto che alcuno abbia toccato la Dinamite si sentì lo scoppio.

Negrotti Francesco di Giacomo, di Maleo (Lodi), d'anni 15, celibe, cattolico, garzone fabbro ferraio.

Arrivò tardi sul luogo dell'infortunio per cui non può "dare schiarimenti". Interrogato poi se come garzone dell'altro fabbro saprebbe dire come si faccia per fare digelare la dinamite, risponde:

Il capo-posto ci portava o mandava entra una scatola di latta chiusa la Dinamite; noi facevamo scaldare l'acqua in un caldaja nel quale si immergeva la scatola contenente la Dinamite perché digelasse. Dopo si portava il pajolo vicino al fuoco e di quando in quando si apriva la scatola per vedere se era digelata; toccando e palpando i rotoli colle dita: quando era digelata si levava e si portava in galleria. A me non successe mai alcuna disgrazia. [...].

Interrogato a qual ora ha veduto per l'ultima volta il Sandino e di qual umore era. Risponde:

Io l'ho veduto per l'ultima volta jeri a mezzogiorno, ho sentito che diceva all'altro fabbro, mio principale, che aveva una parola da dirgli, ma che gliela avrebbe detta alla sera: del resto io l'ho veduto del consueto umore degli altri giorni.

Balerio Nicomede di Giovanni, pure lui di Salto (Torino), d'anni 25, ammogliato senza prole, cattolico, fabbro-ferraio.

Io era ancora al letto, e non ho udito nemmeno il colpo perché dormivo, il mio orario essendo da mezzanotte a mezzogiorno, per cui non sono stato testimone del fatto [...]. Io ho conosciuto il Sandino dopo che venne a Maroggia a lavorare che sarà da circa due mesi, ma non incontrai amicizia che da un mese circa, e precisamente dal momento che il Sandino si è messo a fare il fabbro, stante che prima faceva il minatore in galleria. [...]

Io non ho mai conosciuto la Dinamite avanti di essere a Maroggia: la prima volta che mi fu portata la latta colla Dinamite dall'Impresario Stefano Giovanetti, venuto in compagnia del capo-posto Streito Giacomo, l'Impresario ha dato per istruzione, tanto a me che allo Streito, di far bollire un pajolo d'acqua quindi ritirare il pajolo di fianco al fuoco e mettervi entro la Dinamite perché digelasse [...]. Devo infine far rimarcare che alcuni capo-posti mettevano la scatola contenente la Dinamite dopo aver bollito l'acqua, altri mettevano la scatola colla Dinamite nel pajolo ad acqua fredda e quindi portavano il pajolo vicino al fuoco facendo bollire alcune volte anche l'acqua.

Mascheroni Alfonso di Giuseppe, di Maroggia, d'anni 24, celibe, cattolico, minatore.

Io lavorava in galleria in compagnia degli altri miei soci di lavoro quando ad un tratto sentii un colpo di esplosione: alla chiamata di un manuale di uscire sortii immediatamente dalla galleria e corsi in compagnia del Massè ed altri all'officina. Là ho sentito il garzone del fabbro che gridava ajuto, e che infatti gli abbiám dato soccorso estraendolo dalle tegole di cui era coperto; chiamammo il fabbro e non sentimmo alcuna risposta; abbiám girato attorno lo sguardo coll'ajuto del lume di galleria, lo vedemmo gettato a terra in un cantone fuori dalla baracca verso la ferrovia.

Teodoro Weindl fu Giuseppe, di Vienna, ingegnere della Società Ferroviaria del Gottardo, dimorante a Bissone, d'anni 29, celibe, cattolico.

L'uso che si fa della Dinamite è assai comune agli Ingegneri e capo-squadra; le istruzioni, oltre che verbalmente furono pure consegnate, in iscritto i due annessi che depongo (Allegato B) il primo "Istruzioni sulla preparazione e sul modo d'applicazione della dinamite" e il "Regolamento per le cure da usarsi nella conservazione e nell'impiego delle materie esplosive per le mine"¹⁹³.

[Sull'incidente occorso a Maroggia] dirò che se si fossero osservate le prescrizioni di mantenere la scatola contenente la Dinamite nell'acqua, di certo non sarebbe avvenuta alcuna disgrazia, ma il fatto presente lascia a me presupporre che gli operai abbiám levato la scatola contenente la Dinamite per farla riscaldare e digelare a fuoco nudo.

Formenta Giovanni di Battista, di Chiesanuova (Torino), d'anni 17, celibe, cattolico, manovale.

Alle ore nove meno un quarto il Massè Giovanni mi ha consegnato la scatola di latta coperta, contenente la Dinamite, coll'ordine di portarla alla forgia come di consueto: io senza aprirla eseguii l'ordine portando la scatola all'officina del fabbro ed ordinando al Sandino di farla digelare come al solito. Sandino mi disse di riporla al solito posto, cioè nel pajolo contenente l'acqua; faccio rimarcare che la cassetta era immersa nell'acqua fino alla metà della sua altezza; e l'ho messa al posto solito a fianco al fuoco; appena disimpegnata la mia commissione ripartii pel mio lavoro. Poco dopo essendo ritornato all'officina per prendere dei ferri non ho fatto alcuna osservazione se la dinamite trovavasi ancora al suo posto o meno; del resto il Sandino stava a fare il proprio lavoro.

Benedetti Antonio di Carlo, di Cologna Veneto (Verona), d'anni 32, ammogliato con prole, cattolico, cottimista di muratura.

Abitando vicino alla baracca ho sentito il colpo dell'esplosione per cui corsi immediatamente per vedere che cosa era avvenuto; ho sentito a gridare ajuto, corsi sul luogo ed in quel momento accorrevano pure col lume anche gli operai che si trovavano in galleria; mi avvicinai al ragazzo per ajutare a levarlo dalle macerie, e nello stesso tempo viddi i due cadaveri sulla strada cantonale; si corse per soccorrere anche questi, ma erano morti, tranne il Cattaneo che nel rivoltarlo colla faccia al cielo diede l'ultimo respiro.

Rusca Francesco fu Agostino, di Bosco Luganese, assistente di costruzione, d'anni 42, ammogliato con prole, cattolico, presentemente dimorante a Bissone, addetto all'ufficio della Ferrovia del Gottardo, non può dare schiarimenti attorno all'infortunio avvenuto la sera del 14 corrente in quanto già si trovava a letto.

¹⁹³ I due documenti sarebbero stati consegnati all'Impresa Giovanetti nel 1873, dietro ricevuta.

Almeno una volta ogni giorno faccio una visita ai lavori in galleria, e qualche volta anche di notte; in occasione delle mie visite quotidiane, di quando in quando mi sono trovato presente ed assistito alla preparazione della Dinamite ed al carico della mina: gli attrezzi consistono in un secchio comune di ferro ed una scatola di latta, con coperchio, di circa 15 centimetri di diametro su 20 di altezza.

Ferrari Agostino fu Paolo, Albiolo (Como), d'anni 33, ammogliato con prole, cattolico, minatore.

Io in quella sera era entrato a scaldarmi in compagnia di Bonato Rovello e vi stetti circa un quarto d'ora, aspettando l'ora della chiamata al lavoro. Pochi minuti prima dell'ora precisa di trovarmi in galleria per la muta, ho acceso il mio lume, ed avvistai [?] il compagno alla galleria. Questi infatti venne con me ed arrivati al punto delle casse ci incontrammo col capo-squadra Giovanni Massè, ci fermammo un istante a parlare con questo ed in quello stesso momento si udì il colpo dello scoppio della Dinamite. Corsi fuori immediatamente coi compagni dalla galleria e sentii a gridare aiuto il figlio. Come fecero tutti gli altri, anch'io mi sono prestato a dare quell'aiuto richiesto dalla circostanza. Interrogato di qual umore era il Sandino e gli altri compagni e di che cosa si discorreva nel tempo che anch'egli si trovava a scaldarsi, risponde: Tutti erano di buon umore e si discorreva di buffonate e cose di donne.

Il giudice Luigi Cometta, il 18 febbraio, richiede alla Municipalità di Maroggia un rapporto sulla "condotta morale degli operai e degli Impiegati onde se è possibile evitare altri infortuni in avvenire". Il medico dell'Ospedale cantonale di Mendrisio signor Beroldingen è pregato di trasmettere il suo processo verbale.

Con ciò si chiude definitivamente il presente processo od inchiesta importante sia per l'infortunio per la poca conoscenza che si fu [?] della Dinamite, di poco proposta ed introdotta in uso ed infine per la diceria che corse che alcuno dei defunti voler suicidarsi (ciò che non emerge), ma che diede motivo ad un processo così prolisso.

Firmato I. Caccia, Salvatore Rodari, Luigi Cometta.

Gazzetta Ticinese il lunedì 16 febbraio descrive sommariamente l'accaduto sotto la cronaca dal Cantone Ticino. Nell'articolo assolve la Direzione generale dei lavori, osservando che

questo triste caso è tanto più da attribuirsi alla noncuranza degli operai, in quantochè le istruzioni emanate dall'ingegnere in capo dell'Impresa del Gottardo, signor Gerwig, ingiungono espressamente, fra le altre cose, che il disgelo della dinamite, ove ciò sia duopo, abbia ad operarsi coll'acqua riscaldata a non più di 50 centigradi [...]. Una più accurata sorveglianza da parte di coloro che sono preposti ai lavori, e circospezione negli operai, varranno certamente a diminuire queste disgrazie che si presentano già troppo di frequente.

Nel frattempo la direzione delle Ferrovie del Gottardo di Lugano (ingegner Schrafl), si è dichiarata spiaciuta per la disgrazia "dovuta certamente ad imprudenza e inosservanza delle istruzioni". Essa ritiene infatti presumibile che lo scoppio sia avvenuto per effetto di dinamite gelata, fatta riscaldare in modo diverso da quanto è prescritto.

Gli operai dipendevano dall'impresa Giovanetti che è responsabile di tutti gli accidenti che si verificano nell'esecuzione dei lavori a essa affidati¹⁹⁴.

¹⁹⁴ Comunicazione del 15 febbraio al Commissario di Governo di Lugano.

Nella comunicazione al Commissario la compagnia ferroviaria acclude un verbale fatto redigere il 15 febbraio dal suo rappresentante in loco ingegner Weindl, controfirmato dall'impresario Giovanni Giovanetti e da due testimoni Giovanni Mossè e dal minatore Giuseppe Cina di Drusacco che "trovavasi sulla strada a poca distanza incaminato per intrare in galleria in compagnia dei tre rimasti morti" [oltre al fabbro Pietro Sandino].

Due giorni dopo la stessa direzione ribadisce che tutte le disposizioni erano state rispettate e che il suo impiegato F. Rusca assicurava una vigilanza giornaliera affinché il disgelamento dell'esplosivo avvenisse in conformità delle istruzioni. Si osserva che i Regolamenti d'uso, firmati da Robert Gerwig, erano stati spediti il 29 novembre 1873 in diversi esemplari all'ingegnere locale signor Steinell a Bissone e agli agenti dell'impresa¹⁹⁵.

Certamente quella sera "per ottenere un più pronto riscaldamento, commisero la fatale imprudenza di assicurarla al fuoco, togliendola dal recipiente d'acqua calda in cui si trovava". Un ulteriore fatto grave rilevato è che "l'impresa teneva depositata la quantità principale della Dinamite in una località molto prossima all'abitato del paese di Maroggia"¹⁹⁶.

Il 18 febbraio a Maroggia è intanto giunta la vedova di Ferdinando Cattaneo che "trovasi senza mezzi di sussistenza e riguardo alla quale fu d'uopo prendere i provvedimenti necessari pel di lei rimpatrio, unitamente ad un suo piccolo figlio". Si chiedono pertanto soccorsi al Console d'Italia¹⁹⁷.

Lo stesso giorno il sindaco di Bissone annuncia al Commissario di Governo lo scoppio di un incendio, all'imbocco Nord del tunnel di Bissone, dietro casa Somaini. Non si è ancora potuto constatare se sia frutto di negligenza e incuranza oppure "se sia stato appiccato per cattiveria". Non si registrano vittime ma l'imboccatura è crollata interamente e i "legnami" sono quasi tutti distrutti.

Giacomo Fanciola, della Fabbrica di dinamite d'Ascona, comunica intanto la sua versione sull'incidente di Maroggia che

sarebbe avvenuto per la massima negligenza delle persone incaricate di farla disgelare. A questo effetto gli operai di Maroggia la facevano riscaldare a bagno-maria, solo che in questa disgraziata occasione ebbero la imprudenza di lasciare asciugare l'acqua ed essendo il vaso di latta, dove era la dinamite, chiuso ermeticamente, dovette scoppiare.

Se il vaso fosse stato scoperto non sarebbe successo niente: la prova fu fatta a Maroggia istesso, dove un giorno, un operajo per far disgelare prontamente alcune cartucce, le avvicinò al fuoco, queste si accesero, ma invece di esplodere si consumarono lentamente. Fatti che possono essere confermati dall'assistente Francesco Rusca¹⁹⁸.

¹⁹⁵ "Istruzioni sulla proprietà e sul modo d'applicazioni della dinamite", Lucerna, luglio 1873 e "Regolamento per le cure da usarsi nella conservazione e nell'impiego delle materie esplosive per le mine", Zurigo, 5 agosto 1873.

¹⁹⁶ In una comunicazione firmata da Giovanni Giovanetti si conferma che all'entrata di Maroggia, nella sosta dove lavora il falegname dell'impresa (di proprietà dell'avvocato Giuseppe Contestabile), vi erano 50 kg di dinamite, ora trasportati nella cantina già di proprietà Verda, posta sulla strada cantonale al km 9.300 della ferrovia.

¹⁹⁷ Comunicazione del sindaco di Maroggia al Commissario di Governo di Lugano.

¹⁹⁸ Lettera del 23.2.1874. Fondo Commissario di Governo di Lugano 1873-1878. La Fabbrica di di-

Il 23 febbraio il Consiglio di Stato conferma al Commissario di Governo di Lugano di aver preso conoscenza del rapporto sullo scoppio del piccolo magazzino della dinamite di Maroggia e del fuoco scoppiato nell'armatura del tunnel a Bissone.

Il Rapporto annuale della Direzione e del Consiglio di Amministrazione dell'impresa liquida la questione in poche righe e non sembra avere dubbi sulle responsabilità: "Sulla sezione Lugano-Chiasso infine, ebbe luogo un'esplosione il 14 febbraio nella piccola forgia installata presso l'uscita Sud del tunnel di Maroggia, che uccise sul colpo i 4 operai presenti. Uno di loro, nonostante il formale divieto, aveva voluto far sgelare una cartuccia di dinamite nella forgia e causò così l'esplosione"¹⁹⁹.

L'indagine seguita a questo tragico episodio ci ha avvicinato in modo meno impersonale a chi vi lavorava e ci permette alcune osservazioni.

I lavoratori impiegati in questo delicato traforo erano essenzialmente minatori italiani, provenienti in questo caso soprattutto dal Torinese. Sembrano essere lavoratori alfabetizzati e abbastanza esperti nelle opere di scavo. Una parte di loro aveva probabilmente alle spalle l'esperienza fatta nel più lungo tunnel ferroviario d'allora, il traforo del Moncenisio, la cui manodopera fu in parte reimpiegata nella costruzione della linea del Gottardo. La dinamite sembra essere per qualcuno di loro una novità, essa non fu in effetti utilizzata per il Fréjus²⁰⁰.

namite di Ascona, filiale della ginevrina Chavannes Brochon e Co., nel 1873 stipulò un contratto per la fornitura regolare di dinamite all'impresa costruttrice della galleria del Gottardo. Essa registrò in fabbrica una prima deflagrazione il giovedì 14 maggio 1874 che non fece vittime, anche perché era giorno di festa. Ciò spinse le autorità di Ascona, Losone e Solduno a chiedere al Consiglio di Stato "pronte misure per allontanare un pericolo che minaccia seriamente i paesi reclamanti". Gli incidenti continuarono nei mesi successivi e domenica 13 dicembre una potente esplosione di nitroglicerina fece saltare in aria la fabbrica, causando 2 morti e almeno 5 feriti, seminando il panico nel borgo e nei dintorni in un raggio di 6 km (*GT*, 21.5.1874, 14 e 15.12.1874). L'impresa dovette indennizzare con 16'000 fr. i Comuni di Ascona, Losone, Locarno e Magadino. Il governo cantonale, entro la fine dell'anno, regolamentò la fabbricazione della dinamite ed altre materie esplosive, in attesa che il Gran Consiglio tramutasse le norme in legge il 5 maggio del 1875. In particolare essa prevedeva una distanza minima di 5 km dalle abitazioni anche isolate per la fabbricazione di nitroglicerina e di dinamite (art. 8). L'anno successivo il Consiglio di Stato rifiutò una richiesta di insediamento della ditta sull'isola dei conigli di Brissago (a 1200 metri da Ronco). I titolari, invocando l'art. 31 della Costituzione federale sulla libertà d'industria e di commercio, ricorsero a Berna: il Consiglio federale diede loro ragione l'11 agosto 1875. L'esecutivo ticinese si appellò allora alle Camere federali, sostenuto dai ricorsi dei Comuni lacustri del Verbano. Il Parlamento federale, il 29 dicembre 1875, dopo un accorato appello in italiano di Alberto Franzoni al Consiglio degli Stati, bloccò l'approvazione optando per un esame della questione da parte di una commissione di esperti. La faccenda arrischiava così di andare per le lunghe, mentre i fabbricanti ginevrini avevano fretta di riprendere la produzione. Decisero allora di trasferirla a Varallo Pombia, nel Novarese. Da qui, tra il 1876 e il 1880, poterono continuare a rifornire l'impresa dell'ingegner Favre. Cfr. R. Rues, "Ascona and its dynamite production for the Gotthard rail tunnel" in *insubricahistorica.ch* (cons. 24.4.2024); L. Galli e C. Mazzella, "Una fabbrica di dinamite a Varallo Pombia per il traforo del Gottardo 1876-1880", in *Bollettino storico per la Provincia di Novara*, 1970, fasc. 1, pp. 82-96; Decreto federale dell'11 agosto 1875 in *Foglio federale*, 1875, vol. 4, n° 48, 6.11.1875, pp. 564-570.

¹⁹⁹ *Troisième rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard*, *op. cit.*, p. 61. Lo stesso tipo di incidente si ripeté purtroppo il 24 settembre 1878 all'entrata meridionale del Gottardo, causando 6 morti e parecchi feriti.

²⁰⁰ "Note sulle condizioni di lavoro nei trafori del Moncenisio e del Gottardo e sulle disposizioni più opportune per l'esecuzione di grandi gallerie sotterranee dell'ingegner V. Zoppetti del Corpo Reale delle Miniere", in *Il Politecnico*. Giornale dell'ingegnere architetto civile ed industriale, anno XXX, Milano, 1882, pp. 228-240 (I parte). Cfr. P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, *Storia dell'emigrazione italiana*. Arrivi, Roma, 2009, p. 150.

I responsabili tecnici che appaiono nella vicenda confermano la forte presenza tedescofona ai vertici, mentre l'impresa esecutrice dei lavori è in questo come in altri numerosi casi italiana. Pochi Ticinesi vi appaiono.

Gli operai sembrano essere alloggiati in case private delle località vicine al cantiere, dove funziona uno spaccio di beni di prima necessità gestito dall'impresa Giovanetti. Essi avevano lasciato le loro famiglie nel villaggio d'origine: il caso della vedova di Ferdinando Cattaneo, giunta col figlioletto a riconoscere il cadavere del marito, è emblematico del mondo sommerso e povero che accompagna la vita degli emigranti.

Gli orari di lavoro si aggirano sulle 12 ore e si opera giorno e notte, vista anche la grossa pressione per rispettare i termini di consegna (6 dicembre 1874). Le 12 ore non sono però nulla di eccezionale, vista la Circolare trasmessa dal Consiglio di Stato ai Comuni, in cui si raccomanda che non si abbia da lavorare più di 12 ore al giorno con il preavviso di prossime visite agli opifici²⁰¹.

Le relazioni tra Giacomo Giovanetti e Luigi Cometta non erano tra le più distese, almeno se dobbiamo giudicare da una controversia rimbalzata anche su *Il Repubblicano* nel novembre del 1874. L'imprenditore accusò il giudice di oltrepassare le sue competenze per essersi immischiato nei suoi rapporti di lavoro con i dipendenti; il secondo precisò di aver trasmesso ai superiori la richiesta delle "centinaia d'operai chiedenti la loro mercede", su invito del Console d'Italia e del Commissario:

Parlino pur e si odano gli operai sulla linea ferroviaria e si vedrà se per mezzo mio non hanno scacciato la fame e fatto i loro interessi. Si senta pur quei Molo, Rusca, Pedrazzi caporale, Luisoni, Bernasconi ed altri gendarmi, e Rovio intiero e Maroggia, e tutti gli onesti ed imparziali. Essi diranno chi e perché a frotte chiedevano costantemente del Giudice. S'interrogino pure le Giudicature e i Tribunali quale Impresa ebbe e diede maggiori litigi qui.

La risoluzione della vicenda da parte del Consiglio di Stato sull'"ingerenza extra-ufficiale" del nostro funzionario pubblico si concluse con una severa e amara avvertenza per Luigi Cometta, ingiungendogli di "non intervenire in nessuna questione nella quale non sia per via giuridica o per via arbitramentale adito o invitato". Non solo, ma considerava che nel di lui contegno, nonostante una precedente ammonizione ufficiale con lettera 9 settembre, fosse "facile ravvisare un sistema arbitrario che compromette la stima della giustizia dello Stato"²⁰².

²⁰¹ PVM, 25.8.1873.

²⁰² *Il Repubblicano* pubblicò il 10.11.1874 le accuse di Giacomo Giovanetti contro il giudice di pace, il 12.11.1874 la presa di posizione di Luigi Cometta e il 17.11.1874 la Risoluzione n° 31165 - 10/12 novembre 1874 del Consiglio di Stato.

Alcune considerazioni conclusive

La costruzione delle tre linee di pianura ticinesi dovette rispettare, in modo quasi ossessivo, il termine perentorio di consegna del 6 dicembre 1874, previsto dai contratti e voluto dall'autorità politica.

Le scadenze si rivelarono troppo strette: esse sottovalutarono le possibili sorprese meteorologiche e geologiche, le incognite legate a una massiccia mobilitazione di braccia in così poco tempo probabilmente mai vista in Ticino. Molte costruzioni, soprattutto di stabili ferroviari (stazioni, caselli, magazzini), slittarono all'anno successivo e anche oltre. Ma soprattutto attendevano ancora onerosi sforzi per completare e dare un significato compiuto a questo avvio delle grandi opere ferroviarie in Ticino: pensiamo alla loro connessione attraverso il Ceneri, alle rampe d'accesso al Gottardo, all'imponente traforo alpino, ai collegamenti con l'Italia.

I capricci meteorologici lasciarono il segno nel 1874. A parte una nevicata a metà febbraio, furono le piogge a rallentare il corso dei lavori: durante il piovoso mese di giugno in cui si lavorò solo 20 giorni e soprattutto con le piene di ferragosto che ebbero gravi ripercussioni sul piano di Magadino dove avvenne il finimondo.

Le sorprese geologiche, almeno nella linea Lugano-Chiasso che abbiamo messo a fuoco in questo studio, si rivelarono particolarmente insidiose nello scavo delle gallerie.

Se con il traforo del tunnel di Paradiso si procedette secondo i tempi e il grosso del lavoro fu effettuato entro la fine di luglio, molto più ostici furono quelli di Bissone, Maroggia e Coldrerio.

I lavori all'entrata settentrionale della galleria di Bissone dovettero essere temporaneamente sospesi, dopo il sospetto incendio dell'intera travatura all'indomani della tragica esplosione di Maroggia. La friabilità della roccia ritardò il suo compimento sino alla vigilia dell'inaugurazione della linea, con successivi rifacimenti e lavori di rifinitura che si trascinarono almeno sino al 1875.

Quello di Maroggia sorprese i tecnici per l'imprevedibilità, con un alternarsi di materiale friabile, che provocò pericolose e frequenti frane interne, e duri strati di roccia. La raggiunta perforazione fu annunciata alle 6 di mattina del 31 agosto, segno che anche qui si faticava 24 ore al giorno.

La più grande delusione per gli ingegneri avvenne a Coldrerio, dove si dovette lavorare giorno e notte sin dal mese di marzo. Qui i problemi furono le continue infiltrazioni d'acqua che necessitavano opere di prosciugamento, l'insabbiamento e il cedimento dei trafori che costrinsero a un progressivo ridimensionamento della galleria a vantaggio di una lunga e profonda trincea. L'impressionante immagine dei lavori nella trincea di Coldrerio, dopo un primo superficiale colpo d'occhio, ci ha rimandato immediatamente con la memoria ad alcuni scatti di Sebastião Salgado nelle miniere d'oro della Serra Pelada²⁰³.

La cronaca e le relazioni mensili non parlano esplicitamente del rapporto tra le difficoltà tecniche e i fermenti, ma le cifre dei ricoverati lo lasciano supporre²⁰⁴.

²⁰³ S. Salgado, *Gold. Miniera dell'oro Serra Pelada*, Colonia, 2019.

²⁰⁴ Sul tema si veda la dissertazione pionieristica di E. Bauer, *Allgemein medizinische, gerichtlich-medizinische und statistische Untersuchungen über die Unfallverhältnisse bei den grossen schweizerischen Tunnelbauten der letzten 50 Jahre*, Zurigo, 1908.

E qui si tocca il terzo aspetto, quello della straordinaria mobilitazione di braccia. L'evoluzione al rialzo del numero di pazienti provenienti dalle opere ferroviarie riflette fedelmente quella dell'intensificazione dei lavori con l'assunzione di una massa crescente di operai.

Dall'aprile 1874 sulla linea Lugano-Chiasso si superarono i 2000 lavoratori e, sotto la pressione incalzante degli imminenti termini di consegna, tra luglio e novembre i 3000 operai.

Sui cantieri a cielo aperto, prevalenti nelle linee di pianura, l'apporto di nuova tecnologia non sembra essere stato sbalorditivo, nonostante l'impiego di dinamite, perforatrici e alcuni trenini di cantiere trainati da poche locomotive. Gli animali da traino funsero ancora da complemento essenziale al lavoro umano nell'importante trasporto dei materiali.

Gli operai locali, pur avvezzi all'edilizia soprattutto attraverso l'emigrazione come muratori, gessatori e manovali, non furono particolarmente attratti dal lavoro di terrazzieri e minatori. Il grosso della manodopera dovette essere reclutato nell'Italia centro-settentrionale in pochissimo tempo, impiegata quando possibile giorno e notte.

Se sulle conseguenze per la salute dei lavoratori le registrazioni degli ospedali ci hanno offerto un osservatorio privilegiato, assai meno si è riusciti a spremere dai rapporti ufficiali. Dettagliati e addirittura prolissi su altri aspetti tecnici, essi sono avari di notizie sulle condizioni di lavoro e soprattutto su quelle di esistenza dei badilanti e carriolanti al di fuori del cantiere: alloggio, alimentazione, socializzazione.

Oltre la menzionata analisi di Ugo Maffioletti sul caso eccezionale di Airole, lo studio di Orazio Martinetti ci ha evidenziato utili testimonianze – “condizioni materiali della sopravvivenza” – stilate da medici e Commissari di governo. Eccone un esempio tratto dalla relazione del Commissario di Leventina, contenuto nel rapporto del Consiglio di Stato al Consiglio Federale, dopo la visita a 12 case abitate dagli operai:

Vi trovò circa 60 famiglie composte di ogni sesso ed età. In parecchie case e stanze (sono parole del suo rapporto) sono agglomerate dieci, dodici, quindici persone fra piccoli e adulti: nelle quali stanze si fa cucina, e tavola, ed in alcune vi sono pure dei lettacci: in altre case in una stanza solo sonovi oltre 10 letti [...]. In alcune abitazioni il pavimento è insozzato di terra e di altre materie – in altre manca la biancheria da letto – in altre mancano le latrine o sono in cattivo ordine – in altre tengonsi le galline nelle stanze; in altre lasciansi spazzature sulle porte od in vicinanza delle porte e si continua nell'abuso di gettare orine sulle strade e viottoli²⁰⁵.

La fonte non solo ci conferma le loro condizioni d'alloggio in miserabili rifugi ma ci dice anche che terrazzieri e badilanti erano talvolta accompagnati da famigliari, sui quali sappiamo poco o nulla.

In questo senso la realizzazione delle linee di pianura ticinesi rappresentò un laboratorio (con qualche insegnamento) che avrebbe potuto servire per l'immediato futuro ben più complesso: il loro collegamento attraverso il Ceneri

²⁰⁵ O. Martinetti, *AST, op. cit.*, nel cap. 3.4. “Le condizioni materiali della sopravvivenza” pp. 303-308, offre un campionario dei rapporti redatti da medici e commissari che evidenziavano le penose condizioni di vita in sovraffollati tuguri lungo le linee in costruzione nel Sopraceneri tra il 1875 e l'inizio degli anni Ottanta.

(inaugurato il 10 aprile 1882), le rampe d'accesso al Gottardo (con ulteriori 50 morti sulla sola tratta Airolo-Biasca) e naturalmente il traforo tra Airolo e Göschenen con le sue ricordate vittime (177 decessi tra il 1872 e il 1881)²⁰⁶.

Anche dal punto di vista imprenditoriale e della fornitura dei materiali di costruzione il Ticino non brillò: i lavori di terrazzamento furono assunti prevalentemente da ditte italiane e la tecnologia più qualificata (ponti, materiale rotabile) giunse dal resto della Confederazione e soprattutto dalla Germania. Figure come gli ingegneri Pasquale Lucchini o Carlo Fraschina emergono come lodevoli eccezioni. Accanto a loro, nell'élite locale, i maggiori beneficiari furono avvocati e qualche banchiere alla testa dei nascenti istituti finanziari.

Le vicende della Banca della Svizzera Italiana, sorta nel 1873, appaiono molto legate a quelle ferroviarie, tanto è vero che due esponenti della GB parteciparono al primo Consiglio d'Amministrazione della Banca presieduto da Pasquale Veladini e che all'Istituto fu affidato il compito del pagamento dei salari ai lavoratori della galleria del Gottardo²⁰⁷.

Portavoce di questi ambienti appare *Gazzetta Ticinese*, troppo allineata agli interessi della GB secondo *Il Repubblicano*. Il tornaconto immediato per i Ticinesi sembra concentrato, oltre che nella vendita di terreni e nella loro intermediazione, nello sfruttamento delle cave, nelle ricadute su trasporti, piccoli commerci e affittacamere, attività di fabbri e falegnami legate soprattutto alle costruzioni che accompagnarono il tracciato ferroviario.

La lezione più dura per il prosieguo dell'opera giunse dalla rischiosa, per certi versi temeraria, gestione finanziaria della stessa. Essa comportò terremoti tali da far temere per la sua conclusione nella seconda metà degli anni Settanta e comportò qualche vittima illustre. Grazie a un nuovo intervento pubblico di salvataggio da parte di Stati e Cantone si riuscì a riassetare la situazione e a portare a termine il progetto nei tempi previsti.

Occorreva ora trarne profitto, completare le opere collaterali e far decollare il Ticino. Pochi rami ne approfittarono durante la *Belle époque*: il turismo, l'industria del granito almeno fino alla Grande guerra e, naturalmente, la ferrovia. L'impresa di trasporto, con le sue officine di Bellinzona e la stazione internazionale di Chiasso, divenne un grosso datore di lavoro.

Tra gli interventi che più segnarono il paesaggio, con il tracciato della strada ferrata, vi furono stazioni, magazzini e servizi ferroviari, officine, strade e talvolta interi quartieri. Abbiamo qui presentato un piccolo tassello, l'avvio del quartiere della stazione di Mendrisio con la costruzione di una nuova arteria, che si aggiunge ad altri già studiati da chi ci ha preceduto²⁰⁸.

A conclusione della loro esperienza sulle linee di pianura non solo operai e manovali dovettero cambiare cantiere, ma anche coloro che li avevano diretti, tra cui molti ingegneri. Tra questi, nel Basso Mendrisiotto, si distinse l'ingegner Corti

²⁰⁶ *Ibidem*, pp. 297-298.

²⁰⁷ L. M. Venturi, *op. cit.*, p. 14; P. Nasetti, *op. cit.*, pp. 31-71.

²⁰⁸ L'esemplare studio del quartiere di San Giovanni e del Viale Stazione a Bellinzona di Fabio Giacomazzi, *op. cit.*, pp. 87-124 offre un ottimo esempio dell'impatto ferroviario sul territorio, che evidenzia molteplici sfaccettature urbanistiche e paesaggistiche, dinamiche economiche e sociali, interessi pubblici e privati.

che abbiamo trovato a più riprese: prima a dirigere i lavori nell'ostica galleria di Coldrerio, poi a collaborare nella sistemazione del viale e del piazzale della stazione a Mendrisio.

Il 22 febbraio del 1875, con un'amara e riconoscente lettera si rivolgeva all'autorità comunale, chiedendo un certificato di benservito²⁰⁹.

Mendrisio li 22 Febrajo 1875

Egregio Municipio di Mendrisio

Colpito anch'io dalla misura generale presa dalla Direzione della ferrovia del Gottardo di sciogliere i contratti e dimettere gli impiegati tecnici delle linee ticinesi pressoché ultimate, io finisco le mie mansioni col mese di Maggio p.v.

Ebbi l'onore di dirigere e di compiere un'opera del territorio di questo Lodevole Municipio ch'erasi ritenuta quasi impossibile da molti Ingegneri tedeschi di vaglia, nonché da tutto il paese: mi permetto perciò di presentare a quest'Egregio Municipio la preghiera di volermi gentilmente rilasciare un documento in proposito che attesti la mia debil'opera, e la maniera colla quale per bene 18 mesi seppi disimpegnare le diverse piccole mansioni relative agli operaj, ai privati ed al paese.

Reduce in patria sarà per me il più bel ricordo delle gran fatiche e dei pericoli di vita incontrati nell'esecuzione del tronco Mendrisio-Balerna l'attestato di questo Egregio Municipio – e se anche noi poveri Italiani dobbiamo cedere posti su queste reti internazionali ad Ingegneri tedeschi, ciò nullameno ci ricorderemo di tutto cuore dei nostri fratelli nella Svizzera italiana.

Ho l'onore di firmarmi colla massima stima quale

Ing. A. Corti

Le incomprensioni tra ingegneri italiani e tedeschi si ritrovano, in una circostanza simile, anche nella menzionata conferma di dimissioni di Romualdo Sartorio ad Alfred Escher:

Quando ho saputo che il sig. Gerwig aveva dato le dimissioni da ing. capo, mi è venuto l'idea di rientrare al servizio della società. Non l'ho fatto per diverse ragioni di cui la principale è l'ignoranza della lingua Tedesca che mi ha già causato parecchi dispiaceri nei servizi. La mia intenzione è ora di abbandonare il servizio delle strade ferrate, di insediarmi in una città d'Italia, probabilmente Milano, e di lavorare di lì per conto mio.²¹⁰

Questo sentimento di frustrazione verso la subordinazione alla componente germanica che tendeva a occupare le cariche più prestigiose nel progetto del Gottardo attraversò un po' tutta la sua storia, tanto più che la cultura ingegneristica italiana era di alta qualità e l'aveva dimostrato nella realizzazione di progetti ferroviari come il Moncenisio. Essa divenne aperta polemica ai più alti livelli al momento della preferenza data all'impresa di Louis Favre su quella di Severino Grattoni per il traforo del Gottardo, con echi anche sulla stampa locale.

La questione si ripropose al momento della scelta del personale direttivo per la gestione del servizio pubblico della Confederazione in Ticino, anche una volta nazionalizzata la ferrovia, tra candidati svizzero-tedeschi e ticinesi, diventando poi un ingrediente delle rimostranze nel dibattito sull'italianità del nostro Cantone.

²⁰⁹ PVM, 15.3.1875.

²¹⁰ Lettera in francese, scritta a Genova il 27 maggio 1875, al Sig. Escher Presidente della Direzione della Società del Gottardo. Alfred Escher Stiftung, AES B6 149 / SBB Historic VGB_GBo1_006.

Essa doveva riecheggiare tra *Le rivendicazioni ticinesi* del 1924 nel capitolo “Eguaglianza di trattamento della lingua italiana con le altre lingue confederate, parità di trattamento nei concorsi e negli impieghi federali e assunzione di ticinesi negli impieghi federali nel Ticino”. Il Dipartimento federale delle Poste e Ferrovia nel suo rapporto osservava che su 2821 impiegati delle FFS in Ticino 2410 ossia l’86% erano ticinesi a cui andavano aggiunti 154 impiegati negli altri Cantoni. “Questi 2574 ticinesi (sic) rappresentano l’8.4 % di tutto il personale delle ferrovie. Su 32 capistazione, 16 sono ticinesi e 16 cittadini di altri Cantoni, di cui 10 ammortati con donne ticinesi”. Se il Consiglio di Stato ticinese, nella sua replica, riconosceva che soprattutto negli ultimi anni si era tenuto maggior conto dei desiderata del Cantone, ribadiva che “come si rileva anche dal numero dei capistazione – i ticinesi occupano in generale posti secondari e che la loro percentuale nei posti più avanzati non sta in proporzione del loro numero”²¹¹.

Il secondo versante della nostra ricerca ci ha avvicinato all’offerta che l’OBV seppe offrire nel suo primo venticinquennio alle differenziate domande di cura dei suoi pazienti.

La verifica delle sollecitazioni a cui il giovane nosocomio di Mendrisio fu confrontato nella prima metà degli anni Settanta, con l’improvvisa impennata di pazienti provenienti dai cantieri ferroviari, ci ha permesso di osservare come l’OBV, il più moderno del Cantone quanto a infrastrutture, abbia affrontato con relativo successo questa prova. L’istituto non sembra aver sofferto oltre misura né dal punto di vista organizzativo-finanziario né da quello medico della massiccia pressione dei nuovi degenti, tenuto conto che si tese a regolarne l’afflusso con speciali convenzioni e a filtrare o bloccare quello di contagiosi e mentecatti²¹².

L’impressione generale, osservando la dotazione di personale medico fisso, la sua strumentazione, i resoconti nosologici e l’esito delle terapie profuse, è che esso procedette verso un ampliamento dell’offerta clinica, affiancando alla cura delle malattie più diffuse, soprattutto di origine respiratoria e gastro-polmonare, quella della piccola chirurgia assai sollecitata dalle affezioni traumatiche dei “nuovi” pazienti.

Qualche timido tentativo di innovazione, grazie alle collaborazioni con gli istituti medici e sanitari di Milano, fu avviato anche se non ebbe risultati spettacolari.

Sensibile e continuo fu da un lato lo sforzo per disciplinare il personale e i movimenti dei pazienti e dall’altro per assicurare le condizioni di vita igieniche e di salubrità ai malati.

Per realizzare un maggior ordine e disciplina all’interno dell’ospedale, scongiurando una pericolosa promiscuità con l’ambiente circostante, soprattutto in caso di minacce epidemiche (colera, vaiolo, tifo), si incrementarono le misure atte a separare più chiaramente il nosocomio dall’esterno con barriere architettoniche dissuasive (muri, griglie, cancellate) in modo da esercitare un controllo più stretto sui flussi di persone e di vettovaglie che il portinaio avrebbe dovuto controllare e a cui fu più volte richiamato, minacciandolo di severe sanzioni.

²¹¹ *Le rivendicazioni ticinesi. Memorie e documenti*, Bellinzona, 1925, p. 259. Sul tema delle Rivendicazioni si legga in particolare “La ‘crisi’ ticinese”, in Angelo Rossi, *Tessere*, op. cit., pp. 95-187.

²¹² M. Medici, op. cit., p. 83.

Tranquillità, movimenti sorvegliati e regolamentati avrebbero dovuto regnare nell’Ospedale. In questo senso è anche da interpretare una più severa normativa sulle visite esterne ai degenti, limitate a due giorni per settimana, la proibizione di uscite senza autorizzazione e l’attuazione di una rudimentale rete di comunicazione e di allerta con campanelli elettrici tra i reparti e la direzione, realizzata dall’inventivo Salvatore Torriani.

L’igiene interna era in quest’ambito di primaria importanza, incominciando da quella del personale: tutti, dai sanitari agli inservienti, ricevettero “la loro brava divisa bianca con impresso sui baveri delle gabbanelle, dei camici o sul berretto le iniziali OBV”²¹³. Oltre alla periodica disinfezione degli “abiti dei rognosi” in un apposito forno costruito all’uopo, occorreva sorvegliare da vicino le forniture degli alimenti, assicurare letti, tavoli e sedie sufficienti, abituare i pazienti a consumare i pasti a tavola con la forchetta e le nuove stoviglie di vetro, realizzare periodiche disinfestazioni contro sgraditi ospiti (come le cimici nell’estate del 1874), installare capienti serbatoi d’acqua e otto nuovissime latrine inglesi.

L’approvvigionamento idrico fu con il riscaldamento e l’illuminazione dell’edificio una preoccupazione costante dell’amministrazione: non solo garantendo la fornitura di acqua potabile ai suoi ospiti, ma offrendo a partire dal 1876 un servizio di bagni e docce anche ai richiedenti esterni muniti di certificato medico.

Questioni di salute pubblica che tarderanno ad essere risolte anche nel borgo di Mendrisio²¹⁴.

Un’ultima e più impegnativa considerazione, sorta nel corso della ricerca e che qui formuliamo più come ipotesi di lavoro, riguarda gli effetti positivi che questa esperienza poté esercitare nella maturazione in senso clinico dell’istituto mendrisiense e degli altri centri ospedalici ticinesi.

Sarebbe improprio tracciare un meccanico rapporto di causa e effetto tra la prova eccezionale vissuta dalle nostre strutture sanitarie e la loro modernizzazione a metà degli anni Ottanta, che si sarebbe forse comunque manifestata alla luce dei cambiamenti in atto nella cultura medica europea.

La sensazione è che la “prova di resistenza” che si realizzò durante la prima età ferroviaria del Cantone (1872-1882) diede impulso nel nostro nosocomio alla transizione da istituto assistenziale a ospedale di cura, da ospizio cantonale per malati poveri a quella di una più moderna *machine à guérir*.

Indici di questo passaggio furono soprattutto gli sviluppi della diagnosi di laboratorio, dell’asepsi e della chirurgia ospedaliera che conobbero un certo slancio negli anni Ottanta, con una nuova generazione di medici. Sulla questione ci risulta difficile esprimere un giudizio sufficientemente ponderato senza un approfondito confronto con gli altri ospedali del Cantone e lombardi, fondato su dati certi e comparabili rilevati su un ampio arco temporale.

Il passo più significativo, dal punto di vista strettamente medico, giunse all’OBV con la creazione di un vero e proprio reparto di chirurgia e l’assunzione, nel 1886, dei dottori Luigi Brichetti quale Chirurgo Consulente Operatore e Gaetano “Nino” Cicardi quale Chirurgo Comprimario, entrambi provenienti dal Civico Ospedale di Varese.

²¹³ M. Medici, *op. cit.*, p. 91.

²¹⁴ R. Simoni, “L’igiene comunale è buona solo in apparenza” e “Acqua, acqua ed acqua ancora alle nostre case”, in *Società Federale Ginnastica di Mendrisio 1899-1999*, Mendrisio, 1999, pp. 20-21 e pp. 53-54.

Ciò comportava anche la riorganizzazione di una parte dell'edificio: a tal fine si pensò alla ristrutturazione del luminoso appartamento del cappellano, vicino all'infermeria chirurgica, per ricavarvi una moderna sala operatoria rimasta fino ad allora incagliata tra progetti e rinvii, e un alloggio per il chirurgo comprimario e la sua famiglia obbligato per contratto alla residenza permanente; per l'assistente spirituale si stava preparando "un non meno comodo alloggio"²¹⁵. La direzione dell'ospedale, in una "Risposta ad un articolo serio" di un *medico ticinese* pubblicato sulla *Libertà*, dovette giustificarsi per non aver vincolato più strettamente il dottor Brichetti all'Ospedale a prender stanza stabile nel Comune di Mendrisio, una presenza qualificata di cui avrebbe potuto beneficiare l'intero Cantone. Essa riteneva che tale impegno fosse insostenibile per le finanze dell'istituto e, visto che non era possibile ottenere l'*ottimo*, perché dover rifiutare il *miglio*? Si era comunque riusciti a impegnare il chirurgo-specialista ad assumersi la sorveglianza dei nuovi speciali reparti, a venire a Mendrisio a operare due volte alla settimana e, durante queste sue visite, a prestare i suoi servizi a beneficio di tutti i poveri presso l'ambulanza chirurgica²¹⁶. La permanenza fissa e le urgenze sarebbero comunque state assicurate dal comprimario Cicardi²¹⁷.

Sotto la guida del direttore Domenico Maggi, coadiuvato dal medico aggiunto Davide Brenni, seguirono altre iniziative volte ad assicurare maggiori competenze: il potenziamento e la formazione degli infermieri sussidiando i loro tirocini all'Ospedale civico di Varese, la concessione di un congedo al primario di chirurgia per recarsi a Berlino "onde constatare di presenza la pratica applicazione del rimedio del dottor Koch contro la tubercolosi", la regina delle malattie dalla terapia ancora incerta²¹⁸. I contatti personali dei medici con altri istituti, il coinvolgimento attivo di colleghi "esterni" su delicati casi clinici, il supporto di una biblioteca medica istituita in loco, gli incontri promossi in collaborazione con la Società Medica della Svizzera Italiana favorirono l'aggiornamento e alimentarono tra i responsabili dell'OBV un meritato

²¹⁵ *GT*, 24.9.1886.

²¹⁶ Il dottor Brichetti è segnalato come primario chirurgo di alto rilievo all'Ospedale di Varese tra il 1881 e il 1903. Nello stesso nosocomio esercitava il dottor Ernesto Parona protagonista, con il prof. Edoardo Perroncito di Torino, dello studio sull'*Ancyclostoma duodenale* (l'anemia dei minatori) tra i lavoratori del traforo del San Gottardo; la ricerca ebbe una vasta eco scientifica e permise di definire un'efficace profilassi, i cui risultati si videro nelle miniere europee e in occasione del traforo del Sempione (1898-1906). G. Armocida, "Medici e chirurghi nell'ospedale di Varese fino agli inizi del Novecento", in *I Luoghi della Carità e della Cura. Ottocento anni di storia dell'Ospedale di Varese* (a cura di M. Cavallera, A. Ghezzi, A. Lucioni), Milano, 2002, pp. 289-310; R. Peduzzi, "L'anemia dei minatori impegnati nel traforo del San Gottardo", in AA. VV., *Il San Gottardo e l'Europa*, op. cit., pp. 247-257.

²¹⁷ *GT*, 29.9.1886. Alla fine del 1899 il dr. Brichetti annuncerà le dimissioni, optando per il ritorno all'Ospedale di Varese, dove risiedeva la sua famiglia, pur garantendo la presenza sino all'entrata in funzione del suo successore. Sarà sostituito all'OBV, nell'aprile del 1901, dal dottor Alfredo Vella di Faido, su raccomandazione di Achille Borella e del dottor Roux di Losanna. *GT* del 25.4.1901 dandone la notizia commentava "il paese troverà finalmente in lui quel chirurgo specialista nazionale che sino ad oggi purtroppo ci fece difetto obbligandoci a richiedere quasi sempre l'aiuto di stranieri per le operazioni di alta chirurgia"; anche per l'allestimento della nuova sala operatoria e la strumentazione chirurgica ci si rivolgerà d'ora innanzi soprattutto a ditte svizzere. Un necrologio ricorderà l'impronta impressa dal medico varesino all'OBV e il suo grato ricordo lasciato in tutto il Ticino, *Popolo e Libertà*, 15.6.1909.

²¹⁸ M. Medici, op. cit., pp. 93-94. Al suo rientro, il chirurgo tenne una frequentata conferenza sul tema e sull'inoculazione della "linfa di Koch" a sei suoi pazienti, *PSA*, 6.1.1891. La Biblioteca scientifica fu arricchita dalla Società degli Amici dell'Educazione del Popolo (di cui i dottori Beroldingen e Rusca erano membri) che offrì il fondo del defunto dottor Masa per 100.- franchi; un patrimonio che ora andava tenuto al passo dei tempi.

orgoglio²¹⁹. Più dirette e affinate osservazioni mediche permisero di approfondire le conoscenze eziologiche e diagnostiche²²⁰.

Venendo ora in modo specifico alla modernizzazione dell'OBV è opportuno tornare da vicino sugli annuali *Conto-Resi* a metà degli anni Ottanta. Analizzando i suoi rapporti annuali ci sembra che la consapevolezza del necessario progresso della struttura ospedaliera possa collocarsi verso il 1886, allorché incomincia a farsi sentire il nuovo indirizzo medico-chirurgico.

Nella relazione sottoscritta per l'Amministrazione dell'OBV dal suo presidente avvocato Achille Borella alla parte finanziaria si affianca, finalmente, anche un consistente rapporto morale.

Esso parte da una duplice consapevolezza: potenziare l'assistenza ai malati e assicurare un adeguato servizio chirurgico, evitando l'imbarazzante e costoso "battere alle porte di Ospitali esteri per cercarvi quelle cure che qui difettavano".

Uniformandoci ai suggerimenti delle persone dell'arte, abbiamo quindi:

a) Apprestato in quattro comparti, tutt'affatto separati da quelli di medicina, 32 letti per la cura degli ammalati di chirurgia, lasciando le attuali due grandi infermerie, capaci di 40 letti, per i soli ammalati di medicina;

b) Allestito una comoda sala d'operazioni, munita di tutti i più indicati presidi chirurgici e, fra gli altri, di un letto meccanico modello;

c) Istituito un piccolo laboratorio per le analisi chimiche e microscopiche in sussidio diagnostico, e per la preparazione della medicazione antisettica, dotandolo di tutti i necessari reagenti, e di sufficienti adatti microscopi;

d) Ampliata la cura idroterapica per i bisogni dei ricoverati, ed eventualmente anche per gli ammalati esterni.

e) Aumentato e migliorato il servizio ospitaliero, col portare a sei le suore di carità e coll'aggiungere alle stesse tre infermieri e tre infermiere, alcuni dei quali già addestrati nel pietoso e paziente loro ufficio presso altri Ospitali – e, contemporaneamente, regolato in modo sicuro il servizio di guardia notturna agli ammalati;

f) Istituito, a favore di tutti i poveri non degenti nel Luogo Pio, sia l'ambulanza medica, sia l'ambulanza chirurgica;

g) Chiamato, per la cura e sorveglianza continua dei comparti chirurgici ed in genere per l'andamento di tutto il servizio interno, un nuovo medico-chirurgo-comprimario, residente stabilmente nell'Ospitale, con incarico di presiedere al laboratorio chimico, ed alla conservazione dell'armamentario e dei presidi medici e chirurgici.

Infine, ed esclusivamente per i comparti chirurgici, ci siamo assicurata la cooperazione di un chirurgo specialista di fama assoluta²²¹.

A partire dal successivo rapporto di gestione per il 1887 si incominciarono a vedere i primi frutti di questo nuovo indirizzo, che non mancò di incidere sulla situazione finanziaria dell'istituto.

²¹⁹ Nella conferenza tenuta il 18 settembre 1887 all'assemblea della Società medica della Svizzera Italiana il dottor Brichetti offrì una dettagliata illustrazione delle innovazioni introdotte nel reparto di chirurgia di Mendrisio (*BMSI*, 1887, pp. 192-198), dove l'anno successivo i membri del sodalizio poterono assistere a due sue operazioni (*BMSI*, 1888, pp. 151-158). Il 9 settembre 1889, al Liceo di Lugano, egli tenne ai colleghi una conferenza sulla cura dell'idrocele e su quella radicale dell'ernia, *BMSI*, 1889, pp. pp. 120-125; un tema, quest'ultimo, sviluppato dal chirurgo durante la successiva adunanza della Società ad Acquarossa, *D*, 26.8.1890.

²²⁰ R. Talarico, "Aspetti di storia sanitaria e ospedaliera nel Ticino dell'Ottocento", *op. cit.*, p. 43.

²²¹ *Conto-reso dell'Amministrazione del venerando Ospizio della Beata Vergine in Mendrisio dell'anno 1886*, Bellinzona, 1887, p. 5.

Il costo per ammalato passò in media da fr. 1.85 a 2.40 giornalieri, una lievitazione imputata essenzialmente alle “costose cure di chirurgia”. Onde “non compromettere il pareggio del bilancio” si cercò di contenere le ammissioni, reiterando gli inviti ai medici-condotti e ai Municipi a non “rilasciare, con mano prodiga, attestati di miseria a chi può trovarsi in grado di risolvere in qualche parte le spese di cura”. Si rinviò a tempi migliori l’impianto di raggi Röntgen e nel 1891 si rinuncerà al rinnovo del contratto con il dottor Cicardi²²². Insomma, un passo avanti e uno indietro con un’evoluzione tutt’altro che lineare.

L’aumento straordinario nel numero degli ammalati di chirurgia, più che raddoppiato in confronto al 1886, triplicato in confronto di altri precedenti, le continue richieste di ammissioni, il numero di operazioni di alta chirurgia compiutesi nel decorso anno (ottanta) con brillanti risultati, col 4% di mortalità, sono la migliore e più soddisfacente dimostrazione dell’utilità delle novazioni di recente introdotte col consiglio degli esperti, col plauso dei benpensanti. [...]

All’ambulatorio medico-chirurgico, pure di recente istituito, hanno fatto capo nel corso dell’anno non meno di 250 ammalati, la maggior parte dei quali procedono non certo dal Comune nostro, ma da quasi tutte le località del Cantone²²³.

A supporto del *Conto-Reso* per il 1888, oltre alla Tavola nosologica medica e a quella chirurgica, elaborate dai dottori Maggi e Cicardi, si poteva leggere un denso rapporto del chirurgo Brichetti sul suo primo biennio d’esercizio all’OBV, con un cenno a tutti quei casi che, o “per novità di cura o per rarità di forma morbosa”, meritavano di essere illustrati²²⁴.

Una lenta trasformazione in senso clinico si realizzò più o meno nello stesso periodo anche all’Ospedale San Giovanni di Bellinzona e alla Carità di Locarno.

A Bellinzona si assistette a una progressiva riduzione dell’attività assistenziale a favore di quella terapeutica. Nel ventennio tra il 1870 e il 1890 si osserva la diminuzione, fino alla scomparsa, dei ricoveri permanenti di vecchi, alienati e orfani e l’affermarsi di un’utenza accomunata dalla malattia.

²²² Alcune inconciliabili divergenze tra il comprimario e il primario Brichetti, che sfociarono in una vera e propria crisi interna, condussero all’allontanamento del primo, alla soppressione della funzione da lui ricoperta e alla ristrutturazione dell’organico medico dell’OBV nell’estate del 1891. Il dottor Nino Cicardi nel 1892 aprì uno studio a Lugano, dove si mise a disposizione delle varie Società di Mutuo Soccorso e contribuirà alla messa in funzione dell’Ospedale Italiano sorto in città nel 1902.

²²³ *Conto-reso dell’Amministrazione del venerando Ospizio della Beata Vergine in Mendrisio dell’anno 1887*, Bellinzona, 1888, pp. 5, 6. I miglioramenti introdotti nelle infermerie, nella sala d’operazione e nel gabinetto per le analisi chimico-microscopiche furono lodati non solo dal *Bollettino medico della Svizzera italiana*, ma anche dalla *Gazzetta Medica Italiana* di Milano. *D*, 29.6.1887. Il *BMSI* ospitò tra 1887 e il 1889 diversi articoli dei medici Brichetti e Cicardi sulla loro attività congiunta nel reparto di chirurgia all’OBV che, almeno a giudicare dai contributi al *Bollettino*, brillò in questo periodo tra i nosocomi ticinesi.

²²⁴ *Conto-reso dell’Amministrazione del venerando Ospizio della Beata Vergine in Mendrisio per l’anno 1888*, Bellinzona, 1889, pp. 36-65. La riconoscenza per le cure ricevute fu espressa anche da qualche paziente, *D*, 31.10.1888.

“L’affermarsi di una comunità di ammalati obbliga l’amministrazione a interrogarsi sull’idoneità dell’edificio, dello strumentario igienico-terapeutico e del personale alle necessità dei degenti e ai progressi del pensiero medico-scientifico. Tale riflessione, avviata sul finire del 1870, sfocia nella riforma ospedaliera interna del 1880-82, che apre l’ospedale San Giovanni a una progressiva medicalizzazione integrale”²²⁵.

A Locarno tra il 1888 e il 1897 fu migliorata e assunse un peso maggiore la chirurgia, con un numero crescente di interventi impegnativi che necessitavano una specifica strumentazione, una più attenta pratica di asepsi e, in generale, misure per assicurare un migliore stato igienico. Dal 1894 i pazienti furono distinti tra ammalati di medicina e chirurgici²²⁶.

A Lugano, scriveva il dottor Alfredo Buzzi-Cantone,

“è bensì vero che dall’epoca delle costruzioni ferroviarie il nostro nosocomio, frequentato da un certo numero di ammalati di lesioni violente e quindi della specialità chirurgica, ebbe un momento di vita brillante, ma fu un momento e nulla più. Bastò quel momento per convincere i sanitari d’allora che qualche riforma era necessaria per il buon andamento dell’ospedale”²²⁷.

Occorrerà aspettare la nascita dell’Ospedale Civico (1908) per vedere soddisfatte pienamente le moderne esigenze ospedaliere.

La tempistica sembra più o meno in sintonia con quella della vicina Italia, dove la transizione sembra situarsi tra la fine dell’Ottocento e l’età giolittiana segnandone la prospettiva di sviluppo²²⁸.

Nuovi scenari ospedalieri si aprono. Moderni laboratori di chimica-microscopia-batteriologia sostituiscono i già improvvisati gabinetti d’analisi. Moderni padiglioni chirurgici prendono il posto delle vecchie sale, rinascimentali e barocche, adibite alla cura dei malati “esterni”. L’ospedale diventa consumatore delle nuove tecnologie, che d’altra parte, in quanto sempre più complesse, possono essere adottate e impiegate solo in contesti istituzionalmente idonei a recepire tale crescente complessità²²⁹.

²²⁵ F. Corti, *op. cit.*, p. 132.

²²⁶ R. Huber, *op. cit.*, pp. 62-64.

²²⁷ V. Chiesa, *op. cit.*, p. 81.

²²⁸ P. Frascani, “Ospedali, malati e medici dal Risorgimento all’età giolittiana”, in *Storia d’Italia. Annali 7 Malattia e medicina*, *op. cit.*, pp. 299-331.

²²⁹ G. Cosmacini, *Storia della medicina e della sanità in Italia. Dalla peste europea alla guerra mondiale. 1348-1918*, Roma-Bari, 1998, p. 418.

Allegato

Tra i cinque allegati spediti dalla GB al dottor Valente Rusca figura pure l'elenco della "Cassetta di salvamento" di cui un convoglio ferroviario doveva essere dotato.

Chemin de fer du Gothard.		
Contenu des Caisses de secours		
N°	Nombre	
1	5	Feuilles de ouate gommée
2	3	Pièces de carton
3	1	Couteau [?]
4	1	Paire de ciseaux
5	1	Spatule
6	2	Fondes en étain
7	2	Fondes en Maillerhart
8	2	Fondes en Nélaton
		} 6,7,8 dans un étui en fer blanc
9	2	Lavoirs
10	1	Bassin pour pansement
11	3	Éponges (dans une poche)
12	2	Flacons d'acide phénique dans des étuis en bois
13	6	Essuie-mains
14	1	Gant à friction
15	1	Mèze en caoutchouc
16	1	Seringue en étain
17	1	Gobelet
18	5	Compressees d'après Prof. Sister
19	10	Compressees de Lint borique
20	1	Paquet de 50 grandes compressees de ouate charpie
21	1	Paquet de 50 petites compressees de ouate charpie
22	1	Paquet de ouate charpie hygrosopique
23	12	Draps triangulaires avec figures
24	1	Trousse d'instruments chirurgicaux
25	1	Étui pour sutures et ligatures antiseptiques
26	1	Étui pour fil, aiguilles et épingles ordinaires

27	1	Flacon de chloroforme
28	8	Bandes de gaze saliogée, assorties
29	8	Bandes de gaze Sister assorties
30	3	Bandes de gaze Cretonne assorties
31	2	Bandes pour saignées
32	1	Bande de Sparadrap, large
33	1	Bande di Sparadrap étroite
34	2	Tuyaux de compression d'Esmarch
35	1	Paquet de ouate Charpie un perchlorure de fer
36	6	Compresses styptiques
37	12	Tampons de Charpie saliogée
38	2	Lanternes
39	2	Bougeoirs
40	2	Paquet de 12 bougies
41	1	Boite d'allumettes
42	1	Carton avec la ficelle
43	1	Assortiment d'anneau en caoutchouc
44	1	Flacon extrait de saturne 500 gr.
45	1	Flacon de vaséline barique env. 200 gr. [?]
46	10	Compresses de Cretonne
47	18	Bandes plâtrées
48	1	Appareil pour transport de blessés
49	4	Coussins de grains de millet
50	1	Attelle Schnyder pour fracture du fémur p. enfants
51	2	Dites raccourcies pour adultes
52	1	Attelle Schnyder pour tous les membres à 10 gaines
53	1	Attelle Schnyder pour tous les membres à 8 gaines
54	1	Attelle Schnyder pour tous les membres à 6 gaines
55	1	Attelle Schnyder pour tous les membres à 5 gaines
56	1	Attelle Schnyder pour tous les membres à 4 gaines

Pour remplacer un objet dont on aura fait usage il suffit de nous indiquer le numéro d'ordre et la quantité désirée.

Fabrique internationale d'objets de pensements à Schaffhouse

Elenco delle tabelle

Tab. 1. Sintesi dei manufatti sulla linea Lugano-Chiasso.

Tab. 2. Manodopera occupata nella costruzione della linea del Gottardo a Sud delle Alpi 1873-1875. Fonti: *Troisième rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de fer du Gothard comprenant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1874*, Zurigo 1875, p. 54; *Mémoire du Département Fédéral des chemins de fer sur la construction du Chemin de fer du St-Gothard*, Berna, 1886-1888, p. 224; i Rapporti mensili del Consiglio federale sullo stato dei lavori della linea del San Gottardo sono ripresi da *GT* e da *Die Eisenbahn* nel periodo preso in esame.

Tab. 3. Costi delle linee di pianura, *GT*, 30-31.1.1877.

Tab. 4. Lo sviluppo del telegrafo in alcuni centri del Cantone. Numeri di dispacci 1871-1885.

Tab. 5. Ricoverati all'OSM di Lugano per provenienza 1873-1875. Fonte: Elaborazione propria in base a Elenchi mensili OSM, ASL, FOD/1873-1875 e *GT*, 9.9.1975.

Tab. 6. I bilanci dell'OBV 1871-1876.

Tab. 7. Ammalati ammessi all'OBV tra il 1860 e il 1875.

Tab. 8. Stato di salute dei degenti alla fine delle loro cure all'OBV 1871-1875.

Tab. 9. Tavola Nosologica Medica dei pazienti dell'OBV per il 1874.

Tab. 10. Tavola Nosologica Chirurgica dei pazienti dell'OBV per il 1874.

Tab. 11. Luogo di provenienza degli addetti alla costruzione della ferrovia all'OBV di Mendrisio e all'OSM Lugano 1873-1875. Fonti: Dati rielaborati in base a *Stato degli ammalati ammessi nell'Ospizio della B. V. in Mendrisio inaugurato nel 19 marzo 1860*, ASCM, Fondo OBV; Elenchi mensili degli ammalati ricoverati della ferrovia, ASL, FOD/1873-1875.

Tab. 12. Decessi degli operai provenienti dalla tratta Chiasso-Bissone facenti capo all'OBV 1874-1876.

Tab. 13. Decessi degli operai provenienti dalla tratta Melide-Lugano facenti capo all'OSM 1874-1876.

Elenco delle figure

Fig. 1. Ferrovia del Gottardo. Appalto dei lavori per la linea Lugano-Chiasso. Lucerna 20 maggio 1873. Fonte: *GT*, 23.5.1873.

Fig. 2. Tracciato della linea Lugano-Chiasso. Fonte: "Übersichtskarte der Gotthardbahn M.-1:100'000", in W. Hellwag, *Die Bahnachse und das Längenprofil der Gotthardbahn nebst approximativem Kostenvoranschlag und die Ursachen der Ueberschreitung des Kostenvoranschlages der Tessinischen Bahnen*. Atlas, Zürich, 1876.

Fig. 3. Profilo longitudinale della linea Lugano-Chiasso. Fonte: "Längenprofil der Gotthardbahn. Längen 1:100000, Höhen 1:5000", in W. Hellwag, *Die Bahnachse und das Längenprofil der Gotthardbahn*, op. cit.

Fig. 4. Avviso di concorso per la condotta di materiali da Chiasso ai vari punti della linea Lugano-Chiasso. Lucerna 6 marzo 1874. Fonte: *GT*, 7.3.1874.

Fig. 5. Avviso di concorso. Forniture per la soprastruttura delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso. Lucerna 11 aprile 1874. Fonte: *GT*, 15.4.1874.

Fig. 6. La trincea d'approccio Nord a Coldrerio 1873-1874. Fonte: Fondo fotografico ASTi, n° 17019.

Fig. 7. Avvisi di apertura dei tronchi ferroviari Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso. Lucerna 30 novembre 1874 e 5 dicembre 1874. Fonte: *GT*, 7.12.1874.

Fig. 8. Locomotiva del primo treno inaugurale della linea Lugano-Chiasso del 6 dicembre 1874. Fonte: Fondo Giuseppe Haug.

Figg. 9, 10, 11. Il deragliamento tra Balerna e Coldrerio dell'8 aprile 1879. Fonte: Fondo Giuseppe Haug.

Fig. 12. Il quartiere della stazione ferroviaria di Mendrisio con il nuovo viale all'inizio del Novecento. Fonte: Ricostruzione di Stefania Bianchi sulla base delle mappe catastali del 1884, elaborazione grafica di Gianluca Poletti, in AA. VV., *Dalle botteghe ai grandi centri commerciali, op. cit.*, p. 20.

Fig. 13. L'entrata dell'OBV. Fonte: Cartolina postale proprietà dell'autore.

Fig. 14. La corte interna dell'OBV. Fonte: Cartolina postale proprietà dell'autore.

Figg. 15, 16. I due tronconi alberati di Via alla Stazione. Fonte: N. Navone-A. Ruchat, *Una casa sul lago*, Roma, 2023, p. 46.

Figg. 17, 18, 19. La stazione ferroviaria di Mendrisio da tre prospettive all'inizio del Novecento. Fonte: Fondo Giuseppe Haug.

Fig. 20. La stazione ferroviaria di Lugano. Fonte: Fondo Giuseppe Haug.

Fig. 21. La costruzione del Pastificio Tommasini all'inizio del Novecento sulla Via al di là della Stazione. Fonte: Fotografia di proprietà dell'autore.

Fig. 22. Il Restaurant della Schignana sulla Via al di là della Stazione. Fonte: Fondo Giuseppe Haug.

Fig. 23. Il Pastificio La Spiga aperto nel 1930 su Via della Stazione. Fonte: Fotografia di proprietà dell'autore.

Fig. 24. L'Albergo Varese con il servizio taxi su Via della Stazione. Fonte: Fotografia offerta all'autore dalla sig.ra Tina Bogni.

Fig. 25. a. Pazienti ospiti all'OSM. Interni e dai cantieri della GB 1873-1875. Fonte: Elaborazione propria in base a Elenchi mensili OSM, ASL, FOD/1873-1875.

Fig. 25. b. Giornate di degenza all'OSM. Interni e dai cantieri della GB 1873-1875. Fonte: Elaborazione propria in base a Elenchi mensili OSM, ASL, FOD/1873-1875.

Fig. 26. Pazienti ammessi annualmente all'OBV di Mendrisio 1860-1914. Fonte: Elaborazione propria in base a *Stato degli ammalati nell'Ospizio della B. V. di Mendrisio*, in ASCM, Fondo OBV.

Fig. 27. Pazienti ammessi mensilmente all'OBV di Mendrisio suddivisi per sesso 1873-1875. Fonte: Elaborazione propria in base a *Stato degli ammalati nell'Ospizio della B. V. di Mendrisio*, in ASCM, Fondo OBV.

NB. Le fonti delle tabelle e delle figure non menzionate nei due elenchi si trovano in nota al testo.

Sommario

Prefazione	5
Elenco delle abbreviazioni	10
Introduzione	11
I parte. La linea Lugano-Chiasso	13
1. Le tappe dello sviluppo ferroviario in Svizzera tra Ottocento e Novecento	13
2. Le tre linee di pianura ticinesi da realizzare entro il 6 dicembre 1874	15
3. a. La linea Lugano-Chiasso: una tratta apparentemente facile	19
3. b. La direzione tecnico-amministrativa	24
3. c. L'indotto occupazionale dei cantieri ferroviari	25
3. d. I legami con le nascenti banche locali	30
3. e. Le cave e l'industria del granito	32
3. f. L'apporto della tecnologia tedesca	32
3. g. La lunga fase di espropriazione e la realizzazione dei lavori	35
3. h. Il "gran sorpasso". Il punto di vista dell'ingegnere capo Gerwig	38
3. i. Le giustificazioni della direzione Escher	39
3. j. L'inaugurazione dell' <i>incompiuta</i>	43
4. a. Severe condizioni d'impiego in ferrovia	47
4. b. Un minimo di assistenza sanitaria	48
4. c. Quale politica sociale delle ferrovie private verso i dipendenti?	50
5. Disciplinare l'utenza	51
6. A braccetto del telegrafo	52
7. a. Una Bahnhofstrasse "ampia, comoda e bella" per Mendrisio	53
7. b. Un'accurata progettazione di Via alla Stazione	55
7. c. Il quartiere ferroviario come nuovo polo di sviluppo	58
II parte. Vittime del lavoro negli Ospedali di Mendrisio e di Lugano	67
8. Ferrovie e strutture sanitarie	67
9. Lo stato di salute e gli incidenti nei rapporti ufficiali della Gotthardbahn	68
10. Agitazioni e proteste	70
11. a. Gli ospedali sopracenerini confrontati con la sfida ferroviaria	71
11. b. L'Ospedale Santa Maria di Lugano	72
11. c. Il moderno Ospizio della Beata Vergine di Mendrisio	77
11. d. La gestione dell'OBV nel suo primo ventennio	79
11. e. La Convenzione con la Ferrovia del Gottardo	83
11. f. L'OBV messo alla prova dai cantieri ferroviari	84
11. g. I decessi degli operai in ospedale	94
12. La tragica esplosione alla galleria di Maroggia	96
Alcune considerazioni conclusive	105
Allegato	115
Elenco delle tabelle	117
Elenco delle figure	117

Renato Simoni (1949), formatosi all'Università di Ginevra, è stato docente di storia nelle Scuole medie superiori del Cantone Ticino e ai corsi ATTE. Egli è membro della Fondazione Piero e Marco Pellegrini - Guglielmo Canevascini.

Nelle sue ricerche si è occupato soprattutto di storia ticinese e spagnola: ha studiato in particolare con la moglie Encarnita le collettività libertarie nelle campagne aragonesi durante la guerra civile (1936-1939) e i movimenti di sostegno internazionali alla Spagna repubblicana.

Su quest'ultimo argomento ha curato per le edizioni della Fondazione l'epistolario *Guido e Margherita Tedaldi. Lettere tra un volontario della guerra di Spagna rifugiatosi in Unione Sovietica e la moglie operaia a Tenero (1937-1947)*, Bellinzona, 2022, liberamente accessibile sul nostro sito www.fpct.ch in versione digitale.

Sul tema ferroviario ha recentemente pubblicato in Spagna un contributo di storia sociale "El calvario del ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita", nell'opera collettanea *El ferrocarril de la Val de Zafán*, Cretas, 2023.

