

Prima e dopo il 1882

È stato spesso scritto che il 1882, con l'apertura della ferrovia del Gottardo, segna una svolta storica nella vita del Cantone Ticino: e l'affermazione regge in larga misura, pur rispettata la prudenza di dover ragionare in termini non soltanto di frattura ma anche di continuità e integrazione, come sempre del resto conviene fare anche di fronte agli eventi del passato maggiormente dinamici e dotati della più ricca energia dirompente e innovatrice. In certo senso il 1882 chiude un'epoca e ne inaugura un'altra, che non comincia però dal nulla. Solo nel profilo esterno e spettacolare l'età che poté dirsi della ferrovia parve aprirsi d'un tratto con i festeggiamenti e il primo treno internazionale del 1882. In realtà essa ebbe una lunga e faticosa gestazione che è parte integrante della vicenda principale poiché, pur nell'incalzare degli insuccessi pratici, delle delusioni e delle frustrazioni, assolse compiti preparatori essenziali, dstando nuove attese sociali e pagando il prezzo che andava pagato per poter saldare il passato con l'avvenire. Da questa particolare angolatura il periodo 1840-1880 comincia ora ad essere debitamente esplorato. Fin dall'inizio e negli anni dei primi approcci scientifici e imprenditoriali, il mondo nuovo della ferrovia mosse passioni e mobilità interessi aventi tutti qualche significativo risvolto sociale. Nel piccolo paese ancor dal lento ricambio monetario, l'impresa grandiosa del traforo spalancò per prima l'orizzonte delle iniziative pubbliche di grande valore anche finanziario ed economico.

Allorché si trattò di imporre al Cantone un sacrificio di partecipazione al fondo sociale della compagnia del Gottardo, si levarono in parlamento molte voci quasi sgomentate, risolutamente contrarie a sobbarcare il paese di nuovi pesi fiscali e decise a non andare oltre un limite ragionevole, commisurato più alle deboli capacità contributive del cantone che non alle speranze di quanto si poteva attendere dalla ferrovia. Certamente un apporto di due o tre milioni di franchi, di cui si cominciava a parlare, poteva suonare come spropositato agli amministratori di un cantone che conteneva il suo bilancio annuale in poco più di un milione annuo e che, tanto per dare un punto di riferimento, retribuiva con appena 2'800 franchi annui i suoi più alti magistrati del Consiglio di Stato, notoriamente oberati di lavoro. Memorabile era già rimasta qualche anno prima (gennaio 1862) l'intervento in Gran Consiglio di Michele Pedrazzini contro la proposta di concedere un mutuo di 9 milioni a un'impresa inglese che si dichiarava pronta a costruire la rete ferroviaria interna (da Chiasso a Biasca e da Bellinzona a Locarno) e dava



Muralto, Hôtel du Parc

soltanto incerte garanzie di portare a compimento l'impegno: «Se è vero che il Cantone Ticino è una piccola famiglia di centotrentamila fratelli, se è vero che il nostro popolo è già caricato d'imposte dirette e indirette, comunali e cantonali, riflettiamo prima di adottare provvedimenti che dovranno essere la fonte di nuovi e gravissimi balzelli...». Pedrazzini, ch'era osservatore acuto e disinteressato, ma assai pessimista, aveva più di qualche buona ragione; e tuttavia, guardando con maggior coraggio un poco più lontano, non si potevano neppure ignorare le prospettive economiche estremamente positive che, non l'esercizio ma già la costruzione della ferrovia alpina apriva al cantone. Al paese che a costo di tanti sacrifici era riuscito a darsi una buona rete stradale, si offriva ora l'occasione irripetibile di rimodernare a condizioni favorevolissime il proprio sistema viario. Per convincersene bastava ragionare un momento sulle crude cifre dei preventivi continuamente esibiti. La grande ferrovia era un'impresa d'oltre duecento milioni di franchi, e di questa somma imponente una tangente elevata, forse la metà, era destinata ad essere spesa nel Ticino, il cantone che senza confronto godeva del tratto più lungo di binari fra Basilea e i confini con l'Italia.

Forse, e si poté riscontrarlo a cose fatte, il Ticino non trasse dalla ferrovia tutti i profitti iniziali che avrebbe potuto averne se le sue strutture produttive avessero corrisposto meglio ai bisogni dell'opera, ma fu questo il destino comune a tutte le contrade non ancora industrializzate, nelle quali la ferrovia giunse senza trovare agganci con le fabbriche locali. Naturalmente il raffronto con l'Inghilterra o gli Stati Uniti del tempo non è neppure da proporre. Il Ticino era privo di grandi officine siderurgiche e meccaniche e per questo non poté offrire alla società del Gottardo le locomotive e i vagoni, i binari e gli strumenti vari di cui essa aveva bisogno (le prime locomotive che percorsero la linea giunsero da Monaco o Ess-

lingen, le vetture da Neuhausen, Olten Carlsruhe, Norimberga ecc.); né il cantone fu in grado di infittire con nomi propri i quadri degli ingegneri e dei tecnici qualificati che a centinaia vennero assunti dalla società, e furono quasi tutti svizzeri tedeschi o germanici. Più modestamente, il Ticino non contava neppure manifatture tessili cui ordinare i panni con i quali confezionare le divise dei nuovi funzionari della ferrovia. Molto venne così da via, ma molto fortunatamente non poteva essere materialmente importato; rinvolti monetari per alcune decine di milioni entrarono nel circuito interno, e poiché i nuovi investimenti provenivano tutti da economie esterne, ed erano non più di trasferimento ma *aggiuntivi* del reddito cantonale, il loro effetto moltiplicatorio non poté andare perduto.

Molte somme, non elevate in sé ma globalmente rilevanti, furono destinate agli espropri dei terreni richiesti dalla ferrovia, con un'operazione che valse a ravvivare il mercato fondiario, creando piccole rendite di posizione che favorirono la formazione anche dal basso di un tanto necessario capitale mobiliare. In campi affini la ferrovia fece assai di più, imprimendo impulso diretto all'edilizia cantonale, qui intesa come imprenditoria economica. Già per i terrazzamenti e le gallerie, per i ponti e le stazioni disseminate lungo i tracciati, fu necessario il ricorso a molte imprese, del luogo o immigrate, antiche oppur create dal nulla o soltanto potenziate per l'occasione. I lavori furono quasi tutti assegnati in appalto. Nel 1875 i terrazzamenti della Lugano-Chiasso (5,3 milioni di franchi) furono divisi in 15 lotti per dar modo anche a piccole ditte di concorrere, e raccolsero 47 offerte, ticinesi alcune e in numero maggiore italiane. Sul finire dell'opera, quando occorre procedere lestamente e v'erano gravi difficoltà tecniche e naturali da superare, si passò ai grandi capitolati con intervento anche di forti imprese estere. Nel '79 la società Marsaglia, per una ventina circa di milioni si assicurò i lavori di ter-

razzamento e le opere d'arte sull'Airolo-Biasca, e fu forse il più grosso appalto assegnato a privati, certamente in Ticino, forse però sull'intera rete; alla Comboni, Feltrinelli e C., per alcuni milioni, andarono le stesse opere da Giubiasco a Lugano, e altri casi importanti si potrebbero citare. La maggiore impresa ticinese mobilitata fu quella di Pasquale Lucchini, associato a Raimondo Bressi, che aprì cantieri a Piotta e Biasca avendo a carico la costruzione della linea da Airolo a Biasca e dell'altra da Cadenazzo a Dirinella. Più tardi la stessa ditta lavorò anche alla stazione di Bellinzona, mentre quella di Chiasso spettò a una ditta locale, oppure mista, la Lusser e Cavadini. Si rammenti anche che nel 1874 una maestranza di quasi novemila unità era registrata operosa nei cantieri del Ticino, per il reticolato ferroviario che s'andava rapidamente annodando. Quella che, per valore globale di produzione, sarebbe diventata in seguito la prima voce del settore secondario ticinese, l'industria dell'edilizia appunto, non nacque a causa della ferrovia ma in quegli anni cominciò a distanziarsi da antiche tradizionali dimensioni e strutture.

La partecipazione di un nucleo di cittadini ticinesi alle numerose iniziative ferroviarie di cui il cantone fu testimone e anche protagonista, a partire dal tentativo sfortunato di Rota Vezoli nel 1845, sino alla raccolta del capitale per la società del Gottardo, costituisce un aspetto finora trascurato degli studiosi dell'Ottocento nostrano: a torto, viene da dire, perché in quegli affari finanziari, nuovi, rischiosi e qualche volta finiti in perdita, esordiva una borghesia che, disertando gli usuali investimenti indulgeva all'attrattiva delle forme affascinanti del mondo industriale emergente, voltava le spalle ai titoli della rendita pubblica e incominciava a occuparsi di filande, di ferrovie, di battelli a vapore, funicolari e grandi alberghi. Il cambiamento degli indirizzi ideali e pratici dei ceti facoltosi e dirigenti, anche in un paese appartato e minuscolo come il Ticino di allora, offre un tema di grande interesse per lo storico e il sociologo.

Quarant'anni di preparazione della ferrovia furono contrassegnati anche da approcci e studi, conobbero progettazioni serie e offerte subdole o utopistiche e lunghe trattative politiche, né rifuggirono da controversie e litigi. La materia era inedita, all'inizio mancavano le strutture tecniche, le certezze giuridiche, e a tutto occorre provvedere. Anche nel Ticino gli avvocati ebbero nuovo lavoro, diverso da quello d'ogni giorno, minuto e di non grande rendimento, assaporarono il piacere della clientela importante, dei forti interessi in gioco: i più affermati fra loro, luganesi i più, divennero i fiduciari di grandi e piccoli faccendieri venuti da

lontano, e per essi stesero domande e memoriali, contratti d'associazione, trapassi di concessioni, atti di transazione e via di seguito: ci vollero anche gli interpreti e per la lingua inglese, ch'era allora pochissimo studiata, si stentò a reperirne sulla piazza, come prova il fatto che il povero Cattaneo, sempre disponibile, si prestasse a tradurre per conto del Consiglio di Stato incartamenti originali provenienti da Londra. Anche per questa via, con le sue lusinghe e le sue insidie, il mondo della moderna civiltà europea bussava alle porte del Cantone.

Grande è, per comune giudizio, l'impatto che la ferravia del Gottardo ebbe sul turismo, e anche qui conviene precisare e distinguere. Il Ticino, coi suoi tre passi alpini maggiori, San Gottardo, San Bernardino e Lucomagno, da tempo immemorabile offrì alcuni itinerari obbligati ai viaggiatori diretti dal settentrione d'Europa al mezzogiorno o viceversa. Valicare uno dei passi impervi, procedendo poi lesti e senza concedersi sosta, fu materialmente impossibile prima che i trasferimenti delle persone divenissero assai più celeri, praticamente fino all'avvento della ferrovia.

L'industria dell'ospitalità in tutta la zona alpina vantava tradizioni antiche quanto i viaggi collettivi o individuali a lungo percorso, che neppure nelle epoche più contrastate e politicamente incerte del basso medioevo si persero mai del tutto. Sempre aveva continuato a muoversi gente d'ogni condizione sociale e risorsa di mezzi, dal sovrano atteso in altre corti all'ambulante carico della sua merce, dal giovane che andava a coronare i suoi studi sui luoghi della classicità latina, dal prelado diretto a Roma allo spazzacamino che vendeva la sua arte in paesi lontani. Ognuno di questi viandanti sapeva di trovare per strada quanto gli conveniva, fosse l'ospitale convento dotato di foresteria gradita ai pellegrini o una locanda confortevole o un'osteria o una taverna o infine almeno un alloggio di fortuna. Da Lugano a Bellinzona, a Biasca, da Olivone ad Airolo, in ogni tempo la mappa dell'ospitalità potè dirsi la carta stessa delle grandi comunicazioni di transito.

Alcuni alberghi godevano di eccellente reputazione nel mondo dei viaggiatori esigenti che se ne passavano il nome, ostentavano stemmi e testimonianze rilasciate al loro passaggio da personaggi illustri: ma la premurosa accoglienza non era quasi mai bastata a trattenere gli ospiti più del minimo tempo indispensabile. Viaggiare costituiva allora una vera pena, il richiamo dei luoghi attraversati era minimo, tutti mostravano una gran fretta di rimettersi in cammino verso la meta ancora lontana. All'ostello, al più, si chiedeva una buona cena e un letto riposante,

fieno ben asciutto per i cavalli, magari un pronto cambio di traini. Gli alberghi più quotati erano stazione per la diligenza o garantivano essi stessi la disponibilità di vetture per viaggi anche fino a Basilea da una parte e a Milano dall'altra.

Così fu per secoli, così era ancora pienamente in età di restaurazione, né si può dire che all'inizio del nuovo secolo le cose fossero mutate del tutto poiché il cavallo seppe resistere per decenni prima di arrendersi alla ferrovia e all'automobile.

Anche l'esercizio dell'albergo offriva un'attività largamente integrata in lavori collaterali e conservava struttura domestica anche quando i più intraprendenti di quei locali vollero procedere coi tempi, trovarono troppo modesta la vecchia bella denominazione di locanda e presero a chiamarsi Hôtel alla francese e magari addirittura Grand Hôtel, con qualche esagerazione.

Molti locali passarono di padre in figlio per più generazioni, ma neppure quelle erano strutture economiche immobili o refrattarie all'evoluzione del costume, o tanto meno chiuse come in un'antica corporazione di mestiere. A scorrere le inserzioni che ricorrono nei giornali dei primi decenni postrivoluzionari si coglie anzi l'impressione che una certa animazione percorresse il mercato alberghiero poiché erano abbastanza frequenti le compravendite e i trapassi di licenze; inoltre, accanto alla maggioranza di albergatori in proprio, si registravano già casi di conduzioni in affitto.

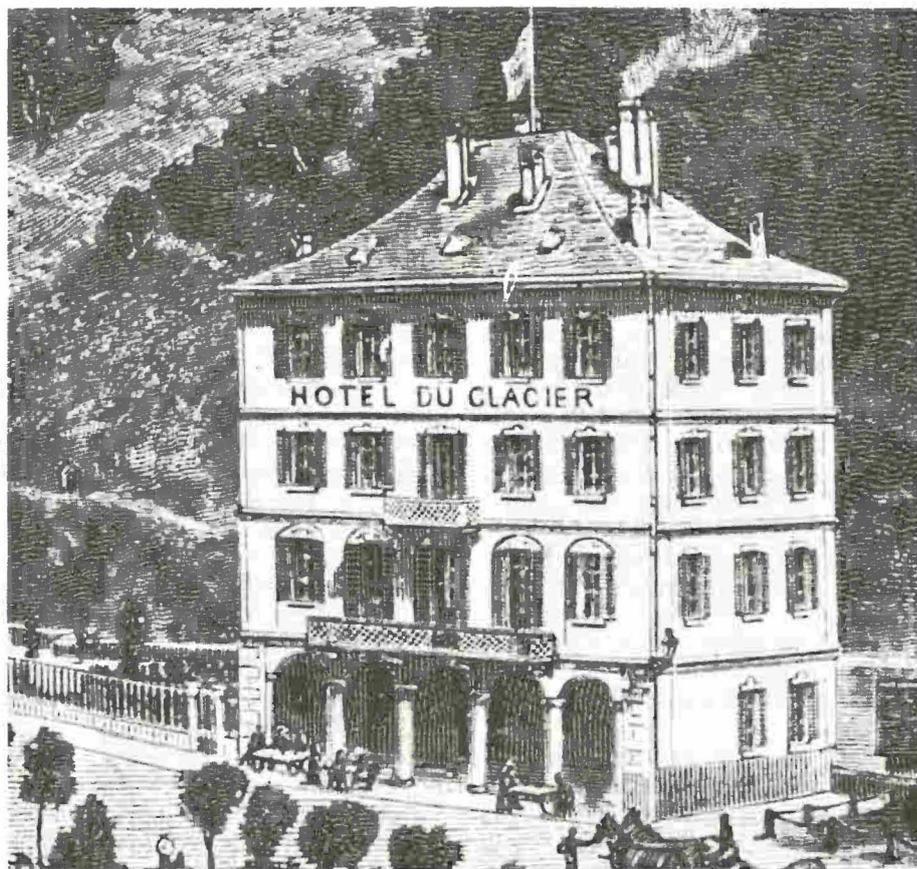
A metà secolo poi, mentre il numero di alberghi di vario rango disseminati nel Cantone era cresciuto, molti di essi stavano mutando le loro strutture, chiamate ad esaudire le richieste di una clientela in parte essa stessa di nuovo orientamento. Ai soggiorni brevissimi e obbligati si andavano aggiungendo quelli abbastanza prolungati e non legati a ragioni di stretta necessità. Insomma nasceva allora il turismo modernamente inteso. Il sensibile miglioramento delle comunicazioni stradali con i mezzi tradizionali, invogliante ora ad affrontare più lunghi tragitti, e soprattutto il sorgere e l'estendersi presso ceti più numerosi di una passione nuova per la montagna e per i laghi, per lo svago del viaggiare, insomma un fatto di civiltà e di costume s'affermò già prima della ferrovia e rafforzò e in parte corresse e devì il più antico gusto per la casa di campagna e la villeggiatura goduta nelle proprie possessioni, fra la soddisfazione della mietitura e il piacere della vendemmia.

Di quel processo articolato di trasformazioni, a volte repentine, più spesso graduali, che durò per vari lustri e incise sulle vecchie strutture alberghiere, spingendole a modifiche interne, selezionandole e arricchendole di nuove motivazioni decisamente rivolte al turismo moderno, si possono dare alcune semplificazio-

ni, cominciando da Lugano che proprio allora si accinse ad assumere un ruolo di particolare rilievo in quel settore emergente.

Giacomo Ciani che nel 1851 a un'asta di beni ecclesiastici incamerati dallo Stato, aveva acquistato l'antico convento dei Minori Riformati, lo demolì per costruire su quel terreno l'Hôtel du Parc, inaugurato cinque anni dopo sotto la direzione di Alessandro Béha, capolista degli albergatori di lingua tedesca che scesero in seguito nel Ticino. A Lugano molti viaggiatori continuarono però a frequentare il Washington, nell'attuale Piazza Riforma, che tuttavia, quando il governo si trasferiva a Lugano per il turno sessennale, chiudeva alla clientela e cedeva i locali agli uffici dell'amministrazione cantonale.

La ferrovia era ancora in preparazione allorché fra il '60 e il '75 si aprirono altri alberghi di tipo nuovo anche in centri posti ai margini del grande transito. Sul San Gottardo nel '66 sorse l'Hôtel du Mont Press; nel '72 si misero le prime pietre di un albergo di puro diporto sul San Salvatore, l'anno dopo venne bandito il concorso per la costruzione di un albergo nel più alto dei tre castelli di Bellinzona, che avrebbe potuto rivaleggiare con l'antica Cervia ma non ebbe fortuna. Poi venne la volta dell'Alpe di Piora, di Rovio, di Biasca, di Giornico, di Magadino con l'Albergo del Vapore, punto d'approdo dei battelli che risalivano il Verbano da Arona. Nel '75, grazie all'iniziativa di un colonnello Dotta, anche Airolo ebbe quello che venne detto il primo vero albergo del villaggio, erede della più semplice Osteria della Croce Bianca. Quasi contemporaneamente - e costituì un piccolo evento per l'ardimento stesso dell'idea - il dottor Pasta inaugurò il suo albergo posto a 1200 metri d'altitudine sulla cresta del Generoso. L'Hôtel Olivone è del '79, mentre dieci anni dopo, e merita una citazione privilegiata, anche se è già fuori del nostro orizzonte, perché è testimonianza dei tempi mutati, a Lugano le sorelle Borella annunciavano l'apertura di una pensione per sole signore e signorine. Forse la sola località per la quale la ferrovia operò come maggiore sollecitazione alla nascita quasi immediata di un turismo stagionale fu Faido: ai lombardi dovette sembrare un sogno poter raggiungere le Alpi in poche ore di treno ininterrotto, e per quasi trent'anni, fino alla prima guerra mondiale, a Faido gli alberghi dei Pedrini, il Milano e il Suisse, raccolsero le loro preferenze. A Locarno il Grand Hôtel Palace dei Balli (1875) con la *dépendance* di Bignasco, si annodò invece alla catena dei grandi alberghi di Stresa e Pallanza che, favoriti dalla navigazione a vapore, negli anni Settanta molto contribuirono alla scoperta delle bellezze del Verbano.



Nel 1880 si tentò una statistica degli alberghi cantonali giudicati degni della qualifica: e risultò fossero una ventina con circa 1400 letti e un piccolo esercito di dipendenti: pochi o tanti, secondo che nel raffronto si pensi alla situazione di mezzo secolo prima o a quella di oggi.

Sulle condizioni in cui versava l'attività manifatturiera del Cantone Ticino dai tempi di Francini in poi, è stato scritto abbastanza, e qui si vuol aggiungere soltanto qualche suggerimento interpretativo.

Punto fondamentale di riferimento, almeno per la prima metà del secolo, rimane pur sempre la netta prevalenza del settore primario nel quadro del commercio interno ed esterno, dell'occupazione e della formazione del reddito cantonale. La maggior parte della popolazione nel primo Ottocento viveva dell'agricoltura o dell'allevamento e tutte le strutture sociali erano adeguate a un ciclo economico che traeva linfa dai valori della vita rurale. Le statistiche, obbligate a procedere per compartimenti netti, poco e male riescono a cogliere per quei tempi le numerose situazioni intermedie nelle quali le categorie delle professioni e dei mestieri si compenetravano e confondevano. La divisione del lavoro, con le inerenti specializzazioni, era scarsamente praticata nelle classi inferiori, come del resto in ogni società dominata dalla piccola agricoltura, e larghi fenomeni di autoconsumo e di economia di baratto variegavano la vita

delle campagne. L'oste era anche mercante, a volte cavallante, quasi sempre contadino, il fabbro e il falegname tenevano un piede sulla terra arata, la bottega di paese vendeva un po' di tutto e da sola non bastava ancora ad assicurare un pur ridotto tenore di vita a un nucleo familiare che, specialmente se numeroso, come spesso allora accadeva, doveva ingegnarsi inseguendo ogni occasione di guadagno integrativo. Molti lavori erano precari o stagionali, come la trattura serica o le stesse migrazioni mercantili o di mestiere nei paesi europei. Nei borghi maggiori e nelle cittadine si potevano reperire piccole officine e laboratori di vario genere, ma quasi tutti avevano modesta dimensione e modesta attrezzatura, come se ne incontravano ancora dappertutto in epoca nella quale il lavoro prevaleva sul capitale, la lavorazione in serie non aveva ancora scalzato l'artigianato e l'approvvigionamento in centri industriali più o meno lontani, più che dai dazi protettivi era frenato dalla lentezza e dall'alto costo dei trasporti.

A metà secolo il numero dei motori installati nelle manifatture ticinesi - indice quasi infallibile del grado di industrializzazione di un paese - era ancora esiguo e la rivoluzione industriale, con le prospettive dell'opificio accentrato, della razionalizzazione produttiva, del largo impiego delle macchine e dell'inserimento in mercato allargato di vendita i cui limiti andavano spesso oltre i confini dello Stato, sembrava del tutto estranea alle di-

mensioni, alle risorse e soprattutto alla vocazione del paese. Il cantone era bensì ricchissimo di acque scorrenti che avrebbero potuto fornire la forza alle pale e ai motori dell'industria tessile ordinata con nuove conformazioni tecniche, sull'esempio di quanto era già avvenuto in altri cantoni svizzeri e, a due passi da qui, nella vallata dell'Olona, ma la manifattura nuova ed espansiva del cotonificio non tentò neppure l'approccio; e nemmeno quell'industria siderurgica e meccanica che a sua volta tenne a battesimo l'immenso sviluppo economico registrato in mezza Europa nel ventennio della grande crescita, 1880-1900 circa. Chi sperò che la ferrovia rinnovasse profondamente gli indirizzi del sistema industriale ticinese dovette ricredersi. Una ferrovia, è ben noto, da un lato proietta verso altri mercati la produzione interna, dall'altro espone alla concorrenza il consumo nazionale. È un doppio gioco, e solo caso per caso si può concludere se nel complesso l'attivo abbia superato il passivo o viceversa.

Con il 1882 non s'apre nel Ticino la fase della vera industrializzazione, bensì una lunga parentesi dominata dalla lenta crescita di una serie abbastanza fitta di piccole e un po' meno piccole imprese a bassa intensità di capitale e scarso valore aggiunto che trovarono spazio in un tessuto economico più propenso al terziario

che al secondario. Quell'anno il cantone aveva 1929 operai di fabbrica e soltanto 316 di essi erano maschi, il resto donne. Tre anni dopo si censivano nel cantone 17 anonime in tutto, con un capitale globale di 7,2 milioni di franchi, incluse le banche, le imprese di trasporto, le aziende di servizi pubblici.

La spiegazione di quel gracile sviluppo venne presto identificata: il doppio confine, si disse, che soffocava il paese: a sud barriera politica ed economica alzata dalle tariffe doganali imposte dall'Italia dopo le revisioni tariffarie del 1878 e del 1887, a nord barriera economica per il consistente alto costo dei trasporti e le soprattasse di montagna caricate dalla ferrovia ai prodotti ticinesi pesanti. Forse però v'era anche altro da aggiungere. È un fatto significativo, che in mezzo secolo, dal 1837 al 1888, la popolazione residente nel Ticino passò da 114 a 126 mila abitanti con un miserabile tasso d'incremento di circa il 2 per mille annuo, e che nello stesso intervallo il numero dei ticinesi registri addirittura un calo di 4.000 unità. Natalità, nuzialità, emigrazioni ed immigrazioni diventavano fattori sempre più importanti di sviluppo sociale: e una buona ricerca di demografia storica, condotta con criteri rigorosi e moderni, aiuterebbe meglio a capire quello che avvenne allora e a correggere certi giudizi un po' troppo perentori.

Anche per questo, si veda la tesi di I. Schneiderfranken con la ricca bibliografia, e si aggiunga magari il piacevole saggio di E. Motta, *Dei vecchi alberghi ticinesi ed in specie di quello della "Cervia" di Bellinzona*. Alla Biblioteca cantonale di Lugano, molte schede e segnalazioni facilmente reperibili.

