

ne personalità s'impegnarono a impedirne la vendita a speculatori, che ne avrebbero fatto una casa da gioco e un dancing. Molto si deve a Brenno Galli che, nella funzione di consigliere di stato riuscì nell'impresa e poté inaugurare il «Parco botanico del Cantone Ticino» il 1° aprile 1950, dopo che, nell'autunno 1949, enti pubblici avevano sottoscritto l'accettazione di un diritto di compera che equivaleva al regolare trapasso della proprietà. Così le Isole divennero per metà proprietà del Cantone; per il resto vennero suddivise tra i comuni di Ascona, Ronco s/Ascona, Brissago, la Lega svizzera per la protezione della Natura e quella per la protezione del patrimonio naturale. I rappresentanti di questi comproprietari costituiscono il Consiglio di Amministrazione. Ammini-

stratore responsabile, per quasi 30 anni, è stato Guido Ressiga-Vacchini; ora Giuliano Branca di Brissago ne tiene le funzioni. Accanto all'Amministrazione esiste dal 1959 una Commissione cantonale per il Parco, di cui la gestione è affidata al Dipartimento della pubblica educazione. Compito principale della Commissione è di promuovere lo sfruttamento scientifico del patrimonio vegetale presente nel Parco e di allestirne un catalogo. È evidente che essa deve anche allacciare rapporti con altri giardini botanici e incrementare così il numero delle specie vegetali. Grazie ai buoni rapporti che intercorrono tra le varie direzioni, il numero delle specie è considerevolmente aumentato. Colui che scrive ha avuto la fortuna di essere alla testa della Commissione per ben

quattordici anni e di essere stato nominato ad personam direttore scientifico del laboratorio annesso al Parco. Il prof. Carlo Francsella gli è succeduto all'inizio dell'anno in corso.

Ci auguriamo che molti ticinesi, l'anno prossimo, abbiano a visitare il Parco del loro Cantone per ammirare la vegetazione esotica subtropicale che cresce entro i confini del suo territorio.

Dott. O. Tramèr

(*) In occasione dei venticinque anni d'apertura al pubblico del Parco e cioè nel 1975, la Tipografia Stazione SA di Locarno pubblicò, su commissione dell'Amministrazione delle Isole di Brissago *Le Isole di Brissago nel passato e oggi*, di Giuseppe Mondada (cfr. pure «Scuola ticinese», fascicolo no. 41, dicembre 1975).

Due grandi opere di progresso: Suez e San Gottardo

in una nuova opera di Bruno Caizzi

Il 17 giugno scorso a Bellinzona è stata presentata una nuova importante opera di Bruno Caizzi: *Suez e San Gottardo*, pubblicata dalla casa editrice «Il Cisalpino» di Milano e dalla «Fondazione Ticino Nostro» di Lugano.

Il lavoro si inserisce, da un canto, in una serie di iniziative fiorite attorno al centenario della ferrovia del San Gottardo (ricordiamo, in particolare, la giornata di studio «Il Ticino e l'economia dei traffici internazionali di transito» tenuta a Bellinzona il 15 settembre 1980, il convegno di Bellinzona, 14-16 maggio 1982, «Il San Gottardo e l'Europa», il numero 98, maggio 1982, di *Scuola ticinese* San Gottardo cento anni 1882-1982); per un altro verso, come ha ricordato nel corso della presentazione il prof. Lucio Gambi dell'Università di Bologna, la nuova pubblicazione di Caizzi continua una vasta produzione scientifica i cui punti chiave possono essere individuati

- nello sviluppo delle ferrovie,
- nella storia dell'industria italiana,
- nella questione meridionale.

In questi settori Caizzi ha fornito alcuni importanti contributi: in particolare con *l'Antologia della questione meridionale* del 1950 e con *la Storia dell'industria italiana* del 1965 (per un elenco delle pubblicazioni di Bruno Caizzi, che ha insegnato per molti anni storia economica all'Università di Milano e alla Scuola cantonale di commercio di Bellinzona: v. A. Treves e Franco Saba, «Bibliografia degli scritti di Bruno Caizzi, in *Saggi di economia regionale*, Bellinzona 1980).

Con la nuova pubblicazione Caizzi si impone ancora una volta all'attenzione degli studiosi ma anche, per la chiarezza dell'esposizione e per la semplicità dello stile, al lettore comune.

* * *

Nel primo capitolo di *Suez e San Gottardo* vengono sottolineate la mentalità favorevole al progresso e le grandi attese per i tempi futuri che hanno caratterizzato il XIX secolo in coincidenza con lo sviluppo industriale.

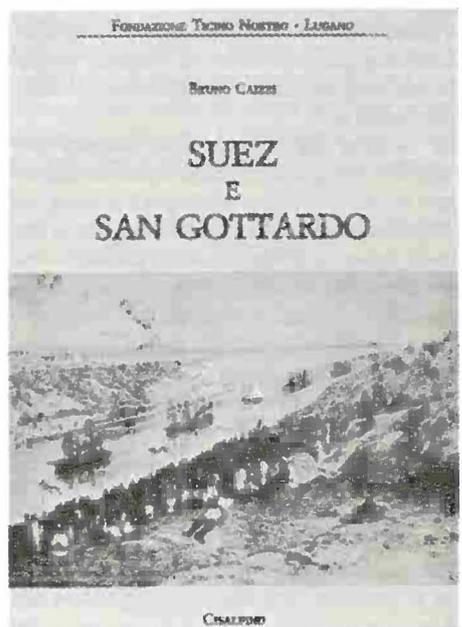
«Il secolo nuovo, figlio ed erede di quello dei lumi, assicurava al moto di progresso e trasformazione che premeva da più parti, la sua piena ed entusiastica disponibilità. Chiusa finalmente l'agitata parentesi delle guerre napoleoniche, era subentrato ad esse un lungo e quasi ininterrotto periodo di pace. Furono, quelli, anni caratterizzati anche da importanti scoperte tecniche che, rapidamente tradotte in atto, migliorarono il tenore di vita di molte popolazioni, lasciarono intravedere altre conquiste e suscitavano nel mondo civile nuove aspettative, potentemente alimentate dalla diffusa ideologia di un naturale sviluppo storico lungo forme di progressivo e inarrestabile incivilimento. A quelle certezze di un'umanità progrediente *ad infinitum* non aderirono soltanto i filosofi sociali, coloro che non temevano i cambiamenti dell'avvenire ma li auspicavano anzi, ma pure individui di più ristretto orizzonte, fino al popolo dei diseredati di sempre, la cui esistenza s'era trascinata per secoli con scarsa e solo indiretta partecipazione alle grandi vicende del mondo esterno.

A suo modo anch'essa, la gente semplice, in termini almeno di intuizione, curiosità e speranza, avvertì quegli stessi entusiasmi di cui davano prova, con altra consapevolezza, i politici e in genere gli uomini di pensiero» (pag. 25).

La fede nel progresso e la consapevolezza dell'importanza che il mondo della tecnica e della scienza avrebbe assunto nella civiltà moderna furono al centro delle teorie di Saint-Simon, pensatore francese, molti seguaci del quale si distinsero come tecnici di

fama, progettisti, costruttori, dirigenti di banche, di industrie, di compagnie ferroviarie. Particolarmente intenso fu il loro impegno per aprire una comunicazione diretta fra Atlantico e Pacifico attraverso Panama e, soprattutto, fra Mediterraneo e Mar Rosso con il canale di Suez: essi erano convinti che si trattasse di un'opera di immenso valore politico e sociale, morale ed economico.

Nel promuovere il canale di Suez fu particolarmente attivo l'ingegnere Infantin che coinvolse personalità di vari paesi ma che non riuscì ad attuare l'impresa. L'iniziativa sfuggì quindi di mano ai sansimoniani e venne continuata da un altro francese, Ferdinand de Lesseps, uomo di grandi qualità e abilità, che seppe districarsi in mezzo a mille problemi e difficoltà di vario genere; nel 1859 venne costituita la società e nell'autunno del 1869 il canale fu inaugurato in un'atmosfera entusiastica: l'impresa assunse un carattere leggendario e Lesseps diventò un personaggio popolare. I risultati



furono, all'inizio, inferiori a quanto ci si poteva attendere ma il tempo diede ragione ai promotori: il canale non tardò infatti a diventare uno dei punti nodali del grande commercio mondiale.

Dall'apertura della nuova via delle Indie molto si attendevano le regioni del Mediterraneo e in particolare i porti di Genova, Venezia e Trieste. Già a partire dagli anni '40, in primo luogo il Piemonte, sentì l'esigenza di collegare il Mediterraneo all'Europa centrale per prolungare i traffici che l'apertura del canale avrebbe determinato e la ferrovia attraverso le Alpi cominciò quindi ad apparire come il suo naturale prolungamento.

* * *

Dopo l'impresa di Suez approfondita in una settantina di pagine nei suoi numerosi aspetti, nelle oltre 200 pagine successive, con conoscenza approfondita e grande chiarezza, Caizzi ricostruisce in modo avvincente i molteplici intrecci legati alla complessa vicenda della ferrovia transalpina: i problemi tecnici e geofisici, le politiche di governi, di imprese commerciali, di banche, di città, le varie tesi e proposte con i loro sostenitori, le congiunture, le crisi, i grandi processi in corso (unificazione italiana e tedesca).

Grande era da molte parti l'interesse per la ferrovia transalpina; molti coloro che soprattutto in Piemonte e in Lombardia sentivano il valore economico e civile di una ferrovia che attraverso la Svizzera congiungesse la pianura padana all'Europa centrale e settentrionale. Un'importanza fondamentale assumeva poi per il Cantone Ticino il passaggio sul suo territorio della ferrovia nella misura in cui significava farlo uscire dall'isolamento e dargli la possibilità di conoscere uno sviluppo economico e significava pure strutturarne modernamente lo spazio; e il Cantone, ampiamente presente nel lavoro di Caizzi, si adoperò notevolmente per avere un ruolo nella vicenda.

L'ingarbugliata questione ferroviaria si aprì nel nostro Cantone nel 1845: in Gran Consiglio se ne discuterà a più riprese soprattutto in relazione alle numerose domande di concessione puntualmente naufragate; sorgerranno pure comitati e prenderanno posizioni diversi enti.

Le ferrovie sono nate nella pianura (nel 1825 fu inaugurato il primo tratto fra Stockton e Darlington, in Inghilterra); ancora nel 1860 l'attraversamento delle Alpi con la ferrovia appariva lontano per via dei numerosi problemi tecnici (dislivelli da superare, gallerie molto più lunghe di quelle già sperimentate) e delle ridotte conoscenze della montagna che scoraggiavano le iniziative.

Numerose e anche molto diverse apparivano le soluzioni proposte che con il passare del tempo diventavano sempre più efficaci; numerose anche le direttrici che venivano evocate (Lucomagno, Spluga, San Gottardo, Settimo, Grimsel). Il Piemonte che fu, durante la Restaurazione, lo Stato più attento ai problemi ferroviari e in particolare alla linea transalpina, puntò su una linea che

collegasse Genova al Verbano e sul valico del Lucomagno per raggiungere la regione del lago di Costanza; fin verso il 1859 la soluzione del Lucomagno resterà la più probabile, auspicata anche dai Cantoni Grigioni e San Gallo e dal Ticino, interessato a trattenerne la linea sul suo territorio, anche se per ragioni interne voleva anche il collegamento con il Sottoceneri. Lo Spluga a sua volta trovava sostenitori a Milano.

Il Lucomagno oltre ad essere la linea più breve verso il lago di Costanza sembrava presentare anche vantaggi di accesso e di perforazione rispetto agli altri percorsi alpini. Caizzi ricostruisce la lotta fra le varie soluzioni e l'aspra battaglia fra Lucomagno e San Gottardo che alla lunga concentrò i maggiori consensi dei vari Stati.

* * *

Nella decisione di orientarsi verso il San Gottardo ebbero un ruolo importante alcune grandi personalità che si occuparono approfonditamente del problema.

Carlo Cattaneo, innanzitutto, che già nel 1856 dimostrò come la soluzione del Lucomagno riposasse su un «errore d'arte, di geografia e d'economia»; per l'esule milanese la regione da raggiungere non doveva essere il lago di Costanza ma la più promettente regione renana. Cattaneo perorò pure la causa delle ferrovie ticinesi.

Un altro grande lombardo, Stefano Jacini, ministro dei lavori pubblici nel governo italiano, nel 1866, attraverso un approfondito ed autorevole studio di una commissione, dimostrò la superiorità del San Gottardo e l'interesse di Genova e di Milano per quella linea.

Da parte svizzera ebbe un indubbio ruolo in favore della scelta gottardistica quella grande personalità zurighese che fu Alfred Escher, mentre in Ticino un convinto assertore fu da molto presto Pasquale Lucchini.

Così attraverso l'azione di un comitato promotore si giunse a vari incontri tra i rappresentanti degli stati interessati e il 1° novembre 1871 alla fondazione della «Gottardbahn» che assunse subito il ruolo di organo esecutivo della grande impresa. Per la Svizzera ebbe una parte importante la Confederazione che, con le ferrovie, esercitò una di quelle importanti prerogative che la riforma del 1848 le aveva assegnato.

Ancora dopo l'inizio dei lavori per il traforo il Cantone Ticino dovette farsi sentire in relazione al tratto ticinese: alla fine ebbe soddisfazione pur dovendo sopportare un notevole sforzo finanziario.

Nel 1874 furono aperte all'esercizio le due linee da Lugano a Chiasso e da Bellinzona a Biasca; qualche settimana più tardi la tratta da Bellinzona a Locarno.

Nella realizzazione della galleria emersero problemi di una certa importanza e le difficoltà finanziarie della società arrischiarono di metterne in forse l'esistenza stessa e minacciarono anche la sollecita realizzazione della Bellinzona-Lugano ma, infine, il 10 aprile 1882, il tormentato tratto del Monte

Ceneri venne aperto al traffico e il 12 giugno cominciò la vita di quella che Cattaneo, citato da Caizzi in conclusione, definì la grande impresa delle nazioni.

Questa preziosa opera, originale per l'accostamento delle due grandi vicende della storia sociale dell'800 e, per la parte dedicata al San Gottardo, perché permette all'autore di ricomporre con esemplare trattazione il mosaico di una vicenda complessa, attingendo a un'importante serie di fonti (spesso, finora, inesplorate), riveste notevole importanza per la conoscenza del nostro Paese e merita quindi un'ampia diffusione.

Giorgio Baranzini

Politica idroelettrica

L'Ufficio delle ricerche economiche del Dipartimento dell'economia pubblica ha pubblicato recentemente il *Quaderno* no. 17 che tratta il tema «Lo sfruttamento idroelettrico in Ticino: analisi delle componenti storiche e problemi attuali». Si tratta di un testo di 234 pagine, suddiviso in tre parti (Sintesi e valutazioni generali; Metodologia e definizione delle finalità della politica idroelettrica; Analisi storica e situazione attuale) corredate di tabelle, figure, schemi.

Il *Quaderno* no. 17 come pure il *Documento bibliografico* no. 1 sono disponibili (a fr. 12.-, rispettivamente fr. 10.-) presso l'Ufficio Ricerche Economiche, Stabile Torretta, 6501 Bellinzona (tel 092 24 35 02/03).

1985: Il nostro anno (?)

Così è intitolato il fascicolo no. 2/1985 di «pro juventute», rivista per la gioventù, la famiglia e la società. Comprende 36 pagine: la parte in lingua italiana, preceduta da una ventina di pagine di contributi in lingua francese, presenta il seguente sommario: *La situazione dei giovani nella realtà odierna*, di Guido Marazzi; *Lettere e stralci di lettere alla mamma, al papà; Lettere e stralci di lettere a un insegnante; Tempo libero: ma questi giovani hanno tempo libero?*

Le lettere sono scritte da giovani di età dai 14 ai 16 anni; giovani, anzi giovanissimi, che tentano di esprimere ai genitori, al docente, alla società, le loro preoccupazioni, le loro aspettative, e anche il loro giudizio.

È in preparazione un fascicolo nel quale è data la parola agli apprendisti. Successivamente usciranno altri numeri nei quali i giovani parleranno via via dell'amicizia, del loro futuro, del servizio militare e d'altro ancora. In seguito saranno gli adulti a dare la loro valutazione sulle questioni che riguardano la situazione giovanile.

Il fascicolo è ottenibile presso il *Segretariato regionale di Pro Juventute*, Via Cancelliere Molo 3, 6500 Bellinzona (telefono 092 26 29 60), al prezzo di fr. 7.50; prezzo dell'abbonamento annuo: fr. 28.-.