A parte le decime, che però andavano scomparendo, e le tradizionali onoranze in natura, o appendizi, come le si chiamavano anche, e consistevano in qualche dozzina di uova, qualche buon capo di pollame, qualche cestino d'uva da fornire al signore a determinate scadenze, nei contratti di masseria facevano capolino obblighi di prestazioni personali e vincoli alla libertà personale in cui si avvertiva l'eco di lontane corvées.

Eccone una breve ed esplicativa rassegna che rispetta un certo ordine cronologico. Gentilino, 1782: obbligo al massaro di seminare «quella porzione di canape che si stimerà, e dovranno li massari condurla a proprie spese, senza pretesa alcuna contro li SS.ri padroni, e il detto canape dovranno imbiancarlo nell'acqua e riciderlo asciutto» (V. CHIESA.) E inoltre, obbligo dei massari «di fare ogni anno a' detti SS.ri padroni n. 4 giornate di ranza a piacimento loro senz'aggravio di mercede». Agno, 1790: dovere di dare ospitalità. «Venendo il padrone a Serocca o volendo villeggiare saranno li massari obbligati a preparargli la legna per suo uso ed al mantenimento de' cavalli, come è stato praticato in passato». Sottoceneri, circa 1860: divieto di fare certe coltivazioni, «Non potrà il conduttore seminare grano Saraceno (fraina) senza aver prima ottenuto il permesso del locatore, sotto pena di austr. lire 8 per ogni pertica seminata» (MONDADA). Infine Mezzana, stessa epoca: obbligo dei massari di prestare il loro lavoro dietro compensi già prefissati (uomo fr. 1,60 per giornata, donne 1 fr., ragazzi 0,60). E di accettare richieste di cariaggio, fornendo carro e due buoi per una paga di 3 fr. ogni giornata (BRENNI).

Il contratto di fitto a grano e mezzadria pendeva dalla parte del massaro un prodotto soltanto, quello dell'allevamento. Nell'atto di investitura il proprietario trasferiva al colono la terra, l'abitazione, la stalla. Inoltre a titolo di dotazione, e con l'obbligo di restituzione alla scadenza dell'affittanza, le sementi e qualche capo di bestiame. Tutti i prodotti della stalla spettavano al massaro. Ma la scarsità del foraggio, cui poco spazio poteva venir riservato nel piano delle coltivazioni, insieme con il completo disinteresse del proprietario a qualsiasi razionale allevamento, limitavano assai l'apporto che la stalla dava all'economia dell'azienda subalterna. Più tardi, in condizioni non ancora sostanzialmente diverse, un attento testimonio dell'agricoltura del Sottoceneri, e caldo fautore di una radicale riforma dei patti agrari, commentava giustamente: «Il massaro non può progredire nel ramo «bestiame» aumentandone e migliorandone il contingente, perché la stalla piccola, oscura, umida, non arieggiata, sprovvista di concimaia, è quella di tre secoli fà e non corrisponde a nessuna più elementare esigenza della tecnica moderna; mentre dal canto suo il padrone non ha nessun interesse a impiegarvi danaro in migliorie poiché il provento spetta intero al massaro» (BRENNI).

Così, stretta nella morsa di quelle costrizioni e di quei divieti, la vita del massaro si trascinava fra mille angustie, senza ch'egli intravedesse un sostanziale miglioramento, o avesse la speranza di un'inversione di corso da cui gli giungesse piena indipendenza personale o, tanto meno, l'accesso sognato alla libera proprietà. E tuttavia, forse nel Mendrisiotto meno che in analoghe terre delle vicine province italiane, dalle quali giungevano offerte di contadini ancor più miseri, disposti a trasferirsi oltre confine e a subire quei patti. Nel corso del secolo, cambiate le condizioni generali dell'economia ticinese, si registrarono infatti rilevanti immigrazioni rurali, e con esse larghi ricambi di massari nelle fattorie del Mendrisiotto.

Il contratto di masseria, strutturato a quel modo e viziato da pervicace consuetudinarietà, non fu accusato soltanto di avvilire il contadino, ma anche di disamorarlo alla terra e di rendere quasi impossibili i progressi tecnici dell' agricoltura, ostacolando le innovazioni giudicate via via utili e convenienti. Venne lamentato, per esempio, che i mezzadri trascurassero la vigna e che nella grande stagione della seta non mostrassero alcuna propensione alla coltivazione del gelso. Crebbero le proteste di chi prese le parti dei massari e in pari tempo guardava all'agricoltura anche nelle prospettive dell'interesse generale. Piovvero le proposte di correggere le evidenti iniquità dei patti in vigore e reintrodurre almeno la mezzadria nella sua originaria genuinità. Ma nel Ticino la riforma sarebbe giunta piuttosto come portato dell'evoluzione stessa dei tempi, dopo una maturazione che richiese vari decenni. I lavori e l'esercizio della ferrovia ruppero dapquell'immobilismo sociale. creando alternative di occupazione, e poi l'emigrazione nel nuovo mondo e la crescita generale dell'economia poterono fare il resto.

A. Bertoni, Delle condizioni agrarie nel Cantone Ticino e specialmente nei distretti superiori, Lugano 1851.

S. Franscini, Sviz. It. e «Amico del popolo» 1851.

A. Brenni, Il contratto colonico nella regione del Mendrisiotto, Mendrisio 1919.

M. Romani, Un secolo di vita agricola in Lombardia (1861-1961), Milano 1963.
V. Chiesa, Latteria luganese 1920-1970 (Contiene due contratti d'affitto di masserie, 1720 e 1790).

B. Paradisi, Massaricium Jus, Bologna 1973. G. Mondada, Fitti agrari nel 1775 e nel 1861, in BSSI 90 (1978).

Bonifica del piano di Magadino e ferrovie. Progetti ed attese

Le pessime condizioni idrologiche e ambientali nelle quali il Piano di Magadino versava all'inizio del secolo scorso, pare fossero la conseguenza di rotte fluviali e torrentizie ed altre calamità naturali sopraggiunte all'inizio del Cinquecento, via via aggravate col passare del tempo dal mancato tempestivo intervento di provvedimenti riparatori. Il Ticino non presentava un corso regolare e sicuro neppure a monte di Bellinzona, ma da questa città all'immissione nel Lago Maggiore divagava in un letto largo 500 metri e, non sazio ancora, nei ricorrenti periodi di piena rodeva quanto restava dei terreni contermini.

L'antico e vigente regime giuridico che nella contrada regolava la proprietà e il godimento della terra aveva scoraggiato gli interessati da un'opera radicale di risanamento fondiario. Il Piano di Magadino — a intenderlo dalle porte di Bellinzona fino al Verbano era frazionato in un numero elevatissimo di piccoli appezzamenti censuari, intestati a proprietari che, quando anche avessero avuto la volontà e i mezzi per gettarsi a un lavoro costoso di idrovore, non avrebbero potuto farlo senza la collaborazione e il concorso di molti altri, forse discordi, possidenti. E quella che pareva una pianura destinata per vocazione ad un'agricoltura prospera e ad intensa demografia, appariva nella realtà ridotta a plaga di faticoso allevamento, desolata e insalubre. La rada popolazione vi campava miseramente e in degradate condizioni sanitarie, come Franscini aveva denunciato in un'inchiesta del 1841.

Vari enti di diritto pubblico potevano, per antiche rivendicazioni, esercitare il vago pascolo nel Piano, portandovi il proprio bestiame per molti mesi all'anno, secondo un calendario minuziosamente fissato e dietro corresponsione di tenui tasse. Erano, a condizioni variabili di caso in caso, le comunità di Minusio e Mergoscia e le corporazioni cittadine di Locarno, e poi l'intera Verzasca, la Morobbia, le riviere d'Ascona e di Gambarogno, e fin l'Onsernone e le Centovalli. Vantaggiosa si prospettava la pesca in quelle acque basse e spesso stagnanti, ma col tempo anch'essa era stata alienata. Nelle cosidette «bolle» era riservata per metà al comune di Minusio e per l'altra metà a una società di pescatori di Muralto che ne aveva acquistato la privativa.

Le servitù prediali comportavano, ed era inevitabile, gravi limitazioni all'esercizio dell'agricoltura quali, nei casi di più avversa interpretazione delle consuetudini, il divieto ai proprietari di eseguire coltivazioni o fare pianta- 89

gioni, e la sospensione per lungo periodo annuo dello stesso diritto di concimazione. Ridotto in quelle condizioni, il Piano rendeva complessivamente assai poco, e i borghesi di Locarno, che n'erano i maggiori titolari, dalle loro 9 mila pertiche traevano a fatica 5 mila lire in tutto, in luogo delle 100 mila almeno che si pretendeva potessero assicurare, dopo la bonifica, le buone semine a grano e la coltivazione del gel-

I più antichi richiami ai problemi tecnici e sociali del Piano di Magadino risalgono ai tempi stessi dell'indipendenza cantonale. Nelle sue diligenti Notizie sul Cantone Ticino del 1937. Antonio Galli ricorda la lettera che i negozianti di Bellinzona indirizzarono al Direttorio Elvetico. «Il Piano, essi osservavano, non aspetta che la vanga dell'agricoltore per dischiudere le sue ricchezze [...]. Il fiume, costretto entro ripari e raffrenato dagli argini, fornirebbe al commercio un transito più comodo e meno dispendioso, e rispetterebbe i fondi adiacenti che ogni dì va smangiando...». Attraverso la pianura risanata si sarebbe aperto al Cantone «un passaggio frequentatissimo...». Il Galli richiama anche l'inchiesta sulle potenziali risorse agricole del Piano, svolta nel 1801 da un funzionario federale per incarico dello stesso Governo Elvetico, inchiesta che non ebbe peraltro alcun pratico seguito. Più tardi, in Gran Consiglio si levarono voci isolate per sollecitare dall'autorità almeno la correzione del letto del fiume, ma rimasero inascoltate, anche perché ancora di tono generico; mentre nel 1846 un uomo del mestiere, il piemontese ing. Carbonazzi, che già incontrammo in veste di perito del Governo ticinese per le nascenti questioni ferroviarie, su invito questa volta della Società ticinese di utilità pubblica, allestiva un progetto di massima dei lavori da intraprendere nella prima fase idrologica. Ma il Carbonazzi era partito dalla premessa, fortunatamente erronea, che nelle vicissitudini dei secoli il corso del Ticino fra Bellinzona e il lago avesse perduta l'antica naturale pendenza, e che occorresse quindi ridargliela ora, mediante la costruzione di grossi argini trasversali e di costose colmate, come altrove, in condizioni supposte analoghe, s'era pur dovuto fare.

Nessun lavoro era ancora avviato all'inizio nel 1851, allorché Carlo Cattaneo inoltrava al Consiglio di Stato una lettera che riapriva arditamente il dibattito. «Alcuni agronomi milanesi e lodigiani, avvenendo loro per traffico di bestiame e altre circostanze di percorrere il Piano di Magadino e vedere lo stato d'abbandono in cui giace, sono concorsi fra loro nell'opinione che si potesse con pubblico e privato vantaggio promuoverne il generale disso-90 damento, ad esempio di ciò che venne

intrapreso nel piano di Sondrio, in quello di Colico, nelle paludi di Brondolo e nel basso Panàro». Non erano questa volta semplici esortazioni. Cattaneo stava infatti meditando su una completa proposta tecnica ed economica da sottoporre ai politici. Con il consenso e l'assistenza del Consiglio di Stato, un gruppo di finanziatori e tecnici milanesi, costituitisi, secondo l'uso dei tempi, in Società promotrice con l'intento di assumersi l'impresa, aveva inviato nel Piano due ingegneri incaricati di esplorarlo, fare le livellazioni e ogni necessaria ricognizione giuridica ed economica. Cattaneo, ch'era poi la mente della Società, ne seguiva i lavori, da lui rifusi e integrati in quel primo rapporto alle autorità, del 16 novembre 1851, che riassumeva e chiariva in ogni suo aspetto il progetto industriale.

Il rapporto premetteva un rigoroso richiamo alle condizioni geografiche e climatologiche, geologiche e idrologiche del Piano, e s'inoltrava poi in considerazioni di natura giuridica e sociale. Grazie alle rilevazioni fatte dall'ing. Bignami e dai suoi collaboratori, nella preparazione del suo documento Cattaneo poté disporre di una mappa planimetrica generale, di un registro dei proprietari, di numerose analisi chimiche dei terreni, di un libro di notizie relative alle coltivazioni dei principali terreni, e in complesso di un ottimo materiale di base. Lo studio riuscì esemplare. Per ricchezza d'argomenti confluenti da varie discipline, e soprattutto per la felice ispirazione politica, il Rapporto sul Piano di Magadino può considerarsi una delle più alte espressioni della mente di Carlo Cattaneo, imparentato per qualche aspetto e degno di essere ricordato accanto al mai superato saggio del 1836 sulle Interdizioni agli Israeliti.

Premessa ad ogni intervento per ridare la vita al Piano era la rimozione delle vetuste servitù che pesavano ancora sulla libera proprietà. Se la legge 5 giugno 1845 aveva già fatto un passo in avanti abolendo la «trasa generale», ch'era il diritto di pascolo esteso persino sui fondi seminati e vignati, Cattaneo suggeriva che la legislazione procedesse oltre, conferendo al proprietario, non soltanto il diritto di redimersi, ma addirittura il perentorio dovere. Un'altra legge del 7 febbraio 1849 aveva disposto a sua volta che i proprietari delle acque soggette a devastazione potessero venire espropriati dei loro fondi e costretti ad entrare in un consorzio per l'esecuzione unitaria di lavori comuni e indivisibili. A questo proposito Cattaneo, prevenendo l'obiezione che troppi proprietari si sarebbero dichiarati non in grado di contribuire per la propria quota al finanziamento globale della bonifica, aveva preveduto la partecipazione del capitale privato all'impresa.

Dotata del fondo necessario, la Società promotrice avrebbe dovuto intanto riscattare d'un sol colpo le servitù di pesca. Alle servitù di pascolo dovevano provvedere invece i singoli censuari, alle condizioni equamente fissate dal Consiglio di Stato. I proprietari renitenti, giudicati assenteisti o impotenti a uscire da quello stato d'inerzia, sarebbero stati espropriati, sempre dietro indennizzo, «poiché la terra non è fatta per rimanere inculta. Il paese è del paese. E così era nei tempi remoti d'ond'ebbe prima origine ogni presente diritto dei privati».

La Società avrebbe provveduto poi con le sue finanze ai lavori di bonifica vera e propria, eseguiti anch'essi in conformità a un progetto tecnico approvato dal Governo e sindacato in ogni punto della sua realizzazione. Dai preventivi allestiti dalla Società risultava che per portare a compimento la bonifica sarebbero occorsi circa due milioni di franchi, dei quali 800 mila per moli e argini, 100 mila per canali di scolo, 300 mila per sistemazione di torrenti, strade e piantagioni, il resto per opere di irrigazione e colmature. Il costo della bonifica sarebbe caduto su 45 mila pertiche milanesi, ma non su tutte in pari misura, considerati i diversi punti di partenza e i vantaggi disparati che potevano attenderne i terreni. Come contributo dei proprietari, la memoria di Cattaneo proponeva che ogni pertica venisse sottoposta a un carico perpetuo a favore della Società, uguale in media a 2 franchi per pertica: in tutto dunque 90 mila franchi che rappresentavano appunto l'interesse del capitale investito. E restava ben inteso che da questo censo perpetuo ogni proprietario sarebbe stato libero di redimersi in ogni momento e ogni somma capitale versata alla Società venisse destinata ad estinguere un numero corrispondente di azioni. Nessun carico invece per lo Stato: si poteva «trarre dal territorio stesso che si vuol migliorare le forze di migliorarlo, senza pregiudizio delli altri territori, ossia senza concorso dello Stato. Basta bene che lo Stato aiuti l'impresa col gratuito impulso di provvedimenti legislativi».

La proprietà fondiaria, a conti chiusi, sarebbe stata la vera beneficiaria dell'operazione. Il capitale finanziario poteva attendersi di venire remunerato nella misura mercantile corrente, fra il 4,5 e il 5 per cento, l'industria, come si diceva allora, ossia la progettazione e direzione dei lavori, con un ragionevole mezzo per cento, e il rimanente dell'utile, ch'era poi la parte maggiore, sarebbe finito assegnato alla terra. Al Consiglio di Stato il compito di vigilare sul rispetto dei patti. «Risulta dalle minute ricerche, fatte di campo in campo, che il valore delle terre del Piano scende dai cento scudi cantonali o lire quattrocento milanesi per ogni pertica

milanese, fino al disotto di lire cento; onde, considerati anche quegli spazi che soggiacino a continua inondazione o insabbiatura, può ragguagliarsi l'intera superficie a un medio valore approssimativo di milanesi lire 200 la pertica, o franchi 2.000 all'ettaro. Epperò, se l'intera superficie di 45 mila pertiche milanesi, o tremila ettari, in parte inculta, in parte mal coltivata, può ragguagliare un valore approssimativo di nove millioni di lire milanesi, o sei millioni incirca di franchi, il valore mercantile dei medesimi terreni può addoppiarsi, quando l'impresa si supponga compiuta: ossia può accrescersi d'altri sei millioni di franchi». Tutto ciò equivaleva a prevedere per l'intero Piano un aumento del valore fondiario netto pari a circa quattro milioni.

Il significato sociale della bonifica era da aggiungere, fors'anche da anteporre, a quello economico. Lo si coglie nelle parole che concludono la memoria di Cattaneo. «Su questo Piano infelice ove ora sono in conflitto le leggi, le tradizioni e li interessi, ove la pastorizia e la pesca fanno guerra all'agricoltura e alla salute publica, la servitù al possesso, il passato al presente, la natura alle famiglie e allo Stato, e ne scaturisce un ineluttabile effetto di sterilità, d'insalubrità e di desolazione, abbiam tentato architettare codesto cumulo di forze disordinate in un edificio razionale e sociale. In queste proposizioni l'esproprio forzato si riduce al minimo limite, allo spazio necessario per le opere di difesa e di scolo; il possessore non solo è risparmiato, ma, sciolto da irrazionali ostacoli, può dare pronta mano al livellamento, alle marnature, alle concimazioni, alli avvicendamenti; e già, senza pur avere intrapreso dissodamento alcuno può considerare cresciuto di due terzi il valore venale dei suoi beni. La pastorizia vagante acquista salubri ricoveri, strami abbondanti e buoni foraggi. Le corporazioni sono spinte quasi per forza a procacciarsi con lunghi affitti, colle consegne e riconsegne, coi bilanci, un reddito più opimo ed anche meno indecoroso che quello d'una terra selvaggia. L'azionista, assicurato del suo capitale, ha inoltre la soddisfazione di concorrere a un'opera di pubblico bene, e di dare impulso a que' grandi lavori che compiono già il primo e più onesto voto del povero: vivere lavorando. La Società promotrice non agogna compensi odiosi a carico delle famiglie e dello Stato; ma chiede solo i frutti, e quasi i cascami, delle opere e dei risparmi ch'essa avrà preordinato, e sotto condizione d'effettuare, conservare e utilizzare. Lo Stato, infine, evita di avvilupparsi in quelli avvolgimenti amministrativi, che, come mostra l'esempio delle Maremme Toscane e delle Paludi Pontine, sono in mano publica quasi sempre passivi e inefficaci; acquista un campo di lavoro, un poderemodello: acquista un granaio pel popolo, e lo acquista al sicuro d'ogni pericolo e d'ogni avaria».

Il progetto parve raccogliere subito autorevoli consensi. Già il 1. dicembre il Consiglio di Stato scriveva a Cattaneo: «Vi attestiamo l'aggradimento del Governo per tale rapporto in cui sono esposte le linee fondamentali del progetto d'economia nel mentre la Società è intenta a compiere il progetto d'arte. È nostro desiderio di poter meglio incoraggiare il nobile divisamento della Società, il che non mancheremo di fare colla proposta a suo tempo delle opportune determinazioni legislative». Subito dopo, da Berna, ribadiva G. B. Pioda: «...parmi che abbiate il metodo pratico di giungere allo scopo e non dubito che il governo dividerà la mia

Qualche obiezione minore venne avanzata da un avvocato Antonio Chicherio di Bellinzona e da un Paolo Boletti locarnese; qualche suggerimento tecnico dette Pasquale Lucchini, ma a tutti poté rispondere pacatamente Cattaneo nel secondo rapporto inoltrato al Governo il 20 maggio 1853. Egli tenne invece debito conto di un'osservazione molto puntuale del Franscini. «Confesso però d'avere nel primo rapporto dimenticato uno dei membri di questo indivisibile complesso. Primo a notarmi questa lacuna fu l'onorevole amico. il consigliere federale Stefano Franscini, il quale scrivendomi da Berna il 20 maggio del seguente anno, mi disse: «Nella tua memoria non ho veduto farsi cenno d'una circostanza che mi pare essenziale per la riescita dell'impresa, quanto al durare delle opere idrauliche. Intendo l'affare della flottazione in zattere, e senza zattere, solita a praticarsi in grande e senza regola effettiva, sebbene di regole ve n'abbia a bizzeffe sulla carta del Bollettino delle leggi. Sino a che punto sarà tollerata la flottazione dei legnami?». Era pur ovvio: la flottazione, causa di tanti danni ai prati e alle rive del fiume, doveva essere vietata, e il transito del legname regolato in zattere, poteva venir chiamato a concorrere alle spese della bonifica. Altrettanto doveva fare la futura ferrovia per Locarno, cui la bonifica prometteva argini e terrapieni sicuri.

In quei giorni il Consiglio di Stato presentò al Gran Consiglio un progetto di legge che riprendeva puntualmente il programma della Società promotrice. E nell'autunno la commissione parlamentare presieduta da Battaglini ne riferì in termini positivi al Gran Consiglio. Aprendo la sessione il presidente Pinchetti sottolineò l'importanza del progetto ch'era all'ordine del giorno: «La bonificazione del Piano di Magadino - egli disse - dopo tanti anni consunti nei desideri e nelle speranze,

sarà un fatto: siasi rinserrato fra limitati confini il devastatore corrente, diasi coltura a quelle lande e deserti paludi suscettibili di coltivazione, ed il Cantone avrà nel proprio territorio il proprio granaio». E tuttavia il Gran Consiglio decise invece di chiedere al Consiglio di Stato una relazione tecnicamente più elaborata, e di rinviare la propria decisione ad un altro momento per conformarla alle disposizioni della nuova legge sulle arginature, testé votata. In realtà parecchi proprietari, nel timore di perdere quel poco che avevano, s'erano mostrati contrari all'intero progetto, e il concetto di espropriazione per ragioni di pubblica utilità riusciva nuovo e ancora inviso a molti.

Altri orientamenti amministrativi tendevano a prevalere. Già nel 1851 la Confederazione aveva concesso al Cantone un sussidio di 50 mila franchi, destinato ai lavori di arginatura del Ticino presso Quinto e Faido. Pioda nel luglio '53 voleva ancora rassicurare Cattaneo, pur riconoscendo che in grembo al Governo era sorto il pensiero di far concorrere la Confederazione alle spese di correzione del Ticino, come aveva già fatto per il Reno, a vantaggio di San Gallo: «Ciò però punto non altera i nostri rapporti in quanto che se verrà un aiuto in denaro dalla Confederazione se ne regolerà l'applicazione nella conclusione. Io non credo a meno di grandi motivi che si possa e si debba prescindere dagli autori del progetto; nè penso che il Governo commetterebbe gratuitamente questo atto di ingratitudine. Sì che non vi lasciate scoraggiare. Sono queste le peripezie che accompagnano ogni importante e difficile impresa». Le speranze di far passare il progetto Cattaneo dovevano andare svanendo, se nella convenzione con la società inglese per la ferrovia alpina, di cui si parla in seguito, il governo fece introdurre una clausula che obbligava i concessionari ad anticipare al Cantone, se richiesti, la somma di un milione e mezzo da destinare appunto alla bonifica di Magadino. Il rinvio del Gran Consiglio aveva affossato il progetto.

Nel settembre 1862 il Consiglio di Stato chiese bensì a Cattaneo se la vecchia Società acconsentisse a vendere allo Stato gli studi sul Piano a suo tempo intrapresi, ma più di dieci anni erano ormai passati, e pare che i documenti fossero andati perduti fra gli altri incartamenti dell'Ufficio tecnico canto-

nale.

Dopo di allora, abbandonato il criterio della simultaneità dei lavori, gli interventi per l'indigamento del Ticino procedettero a spizzico e lentamente, e moltissimo tardò poi la seguente bonifica fondiaria di appoderamento e popolamento, che Cattaneo aveva previsto di attuare in pochi anni, a sollievo anche degli approvvigionamenti ali- 91

mentari del Cantone, dei quali i difficili momenti del contrasto con l'Austria avevano mostrato la precarietà. «Le gravi circostanze dei tempi raccomanderanno vieppiù le nostre parole ai Supremi Consigli», così terminava infatti la memoria del 1853.

La prima sfida gettata alla grande montagna per congiungere con la ferrovia il Mediterraneo all'Europa centrale, nel '48 era naufragata, come si vide, al pari di altri sogni coltivati in quell'anno di generose follie. Cadendo, essa aveva dimostrato che il progetto si annunciava, non solo ardimentoso e ancora senza riscontro in altre imprese del genere, ma pure irto di nodi tecnici ed economici che chiedevano di venir sciolti in via preliminare. Per anni, dopo di allora, il Ticino rimase nella sospensiva, inquieto testimonio di dibattiti, contese e iniziative che troppe volte si esaurirono in deludenti rinvii, ma che tuttavia tennero vivo il problema di fondo e lo spinsero anzi alla lenta maturazione.

Il Piemonte, i Grigioni, San Gallo non desistevano dall'inseguire una ferrovia alpina, naturalmente predestinata nel loro giudizio a varcare il Lucomagno. Nel 1853 i rappresentati dei tre stati cercarono e trovarono alleanze nel grande mercato finanziario di Londra. Un'apposita società commerciale vi venne fondata, che parve la migliore possibile. Ne facevano parte esponenti influenti dell'alta banca, di fortunate imprese ferroviarie e, fra gli altri, anche un pari d'Inghilterra presidente della Compagnia dei telegrafi sottomarini, un capo della Borsa, uno dei direttori della Compagnia delle Indie. Una metà del capitale sembrava già sottoscritto, per l'altra metà si pensava di attingere al serbatoio della City. Il comitato londinese teneva un piede a Torino, ove il parlamento, dopo aver decretato la costruzione della linea da Novara ad Arona, chiave meridionale del Verbano, aveva stanziato anche una sovvenzione di dieci milioni per il seguito da Brissago a Coira. Altri incoraggiamenti di eguale natura promettevano una società ferroviaria grigionese e il municipio di Genova che rappresentava il porto mediterraneo più vivamente interessato al collegamento con i mercati europei, secondo calcoli e previsioni forse ingranditi dalla speranza.

La domanda di concessione per la linea del Lucomagno, e in più per un ramo da Lugano a Bellinzona, venne prontamente inoltrata al governo ticinese e raccolse senza contrasti il plauso e il voto del Gran Consiglio. Nella stessa sessione l'assemblea legislativa s'era trovata a esaminare una proposta della Società centrale svizzera che gestiva la linea da Basilea a Lucerna e si diceva 92 pronta a proseguire fino al San Gottar-

do e oltre, ma la sua domanda venne giudicata meno fondata dell'altra. Ragioni di sicurezza e di pronto realizzo fecero decidere per il Lucomagno, pur con il sacrificio di una riposta propensione: «La Commissione vi ha detto che, posta nel bivio di scegliere tra il San Gottardo ed il Lucomagno, essa ha preferito quest'ultimo, non perché non ammetta che in eguali condizioni di possibilità e d'attuabilità gl'interessi più generali avrebbero trascinato il Ticino al Gottardo, ma perché il Lucomagno, oggi e per molto tempo presenta ei solo quelle garanzie e quel cumulo di particolari e durevoli interessi che sarebbe colpa il disconoscere e trasandare per correre dietro al sentimentalismo delle tradizioni, e per la ripugnanza che ogni uomo ha a staccarsi da una cosa lungamente prediletta e alla quale ha sagrificato diuturni e grandi sforzi» (Battaglini).

Il Consiglio di Stato era convinto senza riserve dell'intrinseca superiorità del Lucomagno: «Se il S. Gottardo mette più presto a Basilea, ove s'incontrano le strade francese e badese il Lukmanier mette più presto al lago di Costanza ove arrivano le linee del Würtenberg e di Baviera, e arriverà a Costanza una badese: — e mette a Zurigo e per Zurigo nel cuore della Svizzera; [...] Se il S. Gottardo provoca l'ostilità commerciale dei Grigioni e di San Gallo, e della Svizzera orientale, il Lukmanier li rende, accumunandone gli interessi, indissolubilmente amici. Coll'annoverare questi pregi della linea del Lukmanier non è nostra intenzione deprimere il S. Gottardo; se le condizioni fossero uguali egli avrebbe molti dati di preferenza. Ma la questione non è secondo noi posta tra il S. Gottardo e il Lukmanier: ma tra rifiutare il Lukmanier che si offre con maggiori possibilità, e l'abbracciare nel S. Gottardo una palpabile delusione». Ma l'evidente errore di omissione era di credere che in quella disputa il Cantone Ticino fosse proprio neutrale, e che le sue linee rivali servissero ugualmente bene i suoi veri interessi.

La società inglese non ebbe la vita facile che aveva sperato. Nel maggio 1854 uno dei suoi agenti in Svizzera, il grigionese Killias, esponeva al Consiglio di Stato ticinese i molti guai cui disgraziatamente si trovava a dibattersi. Anzitutto, la situazione politica generale e la difficoltà di invogliare nuovi soci. «Le discrepanze sorte in Oriente vestirono ben tosto un carattere tanto allarmante da far dubitare nella conservazione della pace. Ciocché sarebbe stato facile in giugno, se fin d'allora si avesse ottenuto la concessione, incontrò seri ostacoli in ottobre. Il timore vago d'una guerra imminente tratteneva gli speculatori da nuove imprese, di mano in mano i capitali si ritiravano, i fondi pubblici cadevano, ed in ta-

le stato di ansietà e tensione generale sarebbe stata una somma imprudenza a voler fare un pubblico appello ai capitalisti per invitarli alla sottoscrizione delle azioni». E poi, il fatto che il parlamento piemontese era stato sciolto prima che votasse i sussidi; e Killias avrebbe potuto aggiungere che gravi dissidi erano sorti fra soci inglesi e soci svizzeri. La società si diceva però sicura che tempi propizi sarebbero presto tornati: offriva di versare una cauzione di 100 mila franchi come acconto di quella assai maggiore a suo tempo fissata, e supplicava intanto la solita proroga. «Imprese colossali e rischiose come la presente, basate sulla speranza d'un utile lontano, non si possono avviare che colla certezza di un appoggio leale e benevolo da parte dei rispettivi Governi e sotto orizzonte politico sereno. I capitali sono timidi, hanno bisogno di confidenza nei Governi e nella pace per spandersi e fruttificare il suolo, cui si vogliono destinare. La guerra li ritiene negli scrigni, ma la diffidenza dei Governi li fa fuggire anche in tempo di pace». Alla fine la società inglese ottenne la proroga desiderata; ma poiché a metà 1855 era sempre allo stesso punto e ancora non s'era decisa ad aprire nel Cantone un sia pur modesto cantiere di lavoro, le autorità altro non poterono fare che revocarle la priva-

Chiusa una parentesi, parve ventura che se ne aprisse subito un'altra. Nei primi mesi del 1856 giunsero al Governo tre nuove richieste, da Lugano, da Genova e da Torino. La petizione luganese, limitatamente ai tre tronchi interni facenti centro in Bellinzona, era firmata da Carlo Cattaneo e Ambrogio Chialiva, antico esule piemontese che viveva ormai agiatamente alla Tanzina. Da Genova un forte negoziante che parlava anche a nome di capitalisti francesi e inglesi, Carlo du Coster, sollecitava la concessione sia della linea principale del Lucomagno, sia di quella da Chiasso a Bellinzona. Infine il Credito Mobiliare di Torino s'annunciava per la ferrovia del Lucomagno, sperando che altri assumesse la costruzione del tronco del Sottoceneri. Una Società ticinese-lombarda pareva appunto interessata alla dorsale da Chiasso a Bellinzona. Vecchi aristocratici milanesi vi comparivano accanto a nuovi nomi dell'emergente mondo economico lombardo, il banchiere Belinzaghi, i cotonieri Cantoni e Turati, e di qua del confine Giuseppe Patocchi di Peccia, Cesare Bernasconi di Chiasso, G. B. Ramelli di Barbengo. La società, pena la perdita della cauzione di 75 mila franchi, s'era impegnata a iniziare i lavori entro quattro mesi dell'avvio di quelli dal Verbano a Olivone.

La domanda di Cattaneo e Chialiva venne giudicata dal Consiglio di Stato «come quella che fu per avventura fatta principalmente nel patriotico scopo di suscitarne altre». Ma forse era anche qualcosa di più, a rileggere bene quanto i due scrivevano al Consiglio di Stato il 26 maggio 1856: «poterono ambo i sottoscrittori formarsi in mente la certezza che tutte le azioni necessarie si potrebbero non difficilmente raccogliere, qualora si potesse presentare non più solamente una mera idea, ma un principio d'azione, un principio di realtà, un documento. Poiché tale è la regola e la consuetudine di questi affari». La domanda del Du Coster, in una sua seconda versione opportunamente modificata, benché mossa certamente da «leali intenzioni» e sorretta da due rispettabili case bancarie, non parve offrire garanzie paragonabili a quelle del Credito Mobiliare. Questo istituto era stato appena fondato con larghezza di mezzi da banchieri torinesi e genovesi, e godeva notoriamante i favori del governo sardo, compreso l'affidamento di potersi assicurare i sussidi ferroviari a preferenza di altri concorrenti. Dietro il Credito Mobiliare non c'era soltanto la determinazione politica di Cavour, ma pure la potenza finanziaria dei Rothschild di Parigi, la cui rete di interessenze ferroviarie si estendeva in ogni angolo d'Europa. In particolare i Rothschild dominavano anche quelle ferrovie delle Svizzera orientale che s'erano già spinte in vista di Coira e tendevano al Lucomagno. Per tante confluenti considerazioni, la concessione ticinese andò quindi alla casa di Torino che nel frattempo aveva versato la cauzione richiesta di 200 mila franchi e sottoscritto scadenze strette per l'inizio dei lavori. Ma poi l'Assemblea federale, cui spettava la suprema sanzione, modificò le condizioni del capitolato, imponendo al Credito Mobiliare di assumere anche il tronco del Ceneri, e l'istituto piemontese, probabilmente frenato dal governo sardo che non voleva offrire denari per altra via che non fosse quella da Genova a Coira, giudicando la clausula inaccettabile preferì svincolare la cauzione e ritirarsi.

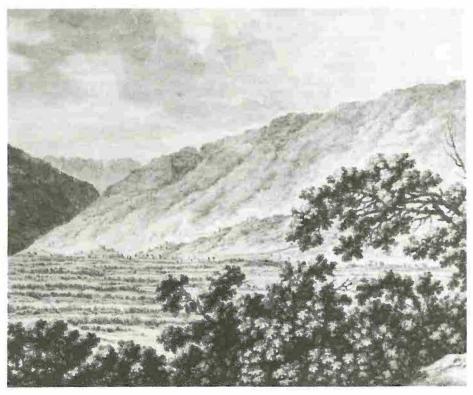
Altri pretendenti si fecero subito avanti. La Banca germanico-svizzera di credito in San Gallo chiese di subentrare al Credito Mobiliare. La proposta prevedeva che, ove si rivelasse opportuno attendere ancora i progressi della tecnica, le fosse concesso di sostituire intanto alla galleria ferroviaria una buona carrozzabile, e che tutto venisse subordinato ai sussidi di Torino e di Genova. È inutile ripercorrere a passo a passo quest'altra parabola, che fu più lunga delle precedenti poiché, dopo le proroghe di rito, la decadenza della concessione venne decretata soltanto nel 1861, insieme con quella della Società ticinese-lombarda, anch'essa praticamente inerte.

Fatti nuovi e di portata capitale erano accaduti nell'intervallo. Il Ticino, per imprimere maggior moto alle cose, s'era dichiarato disposto ad assumere anche un certo onere finanziario, mentre Zurigo raffreddava il proprio entusiasmo per la causa del Lucomagno e, iniziando la costruzione di una nuova linea per Lucerna, mostrava di sentire il richiamo del San Gottardo. L'unificazione italiana dava al problema alpino una diversa meno angusta connotazione internazionale, anche se i primi provvedimenti del nuovo governo parvero confermare le direttive del vecchio Piemonte. La fortuna del Lucomagno era all'apice, ma in realtà s'avviava a un inarrestabile declino. E semmai l'ultima battaglia il San Gottardo l'avrebbe combattuta contro un altro valico imposto dai nuovi eventi, lo Spluga.

Crescevano le dispute teoriche e si allungava la catena delle società finanziarie che comparivano nel Ticino, patteggiavano la loro offerta e immancabilmente rientravano nell'ombra. A quasi un ventennio dalle prime trattative, il Cantone non contava ancora un metro di binari, mentre l'Europa n'era largamente dotata e nei cantoni svizzeri settentrionali e nella valle padana s'infittiva il reticolato delle ferrovie in esercizio, alcune delle quali s'andavano fortunatamente avvicinando ai confini cantonali. Molti anni preziosi si lamentavano perduti senza risultato di sorta. Ma, per quanto estenuante e costosa in termini di sviluppo economico e sociale, quell'attesa contribuì almeno a decantare il problema e ad evitare alla fine errori irreparabili di tracciato e progettazione. I calcoli divennero meno avventati, e la stessa ingegneria ferroviaria alpina, fatta giustizia delle proposte dell'età dei pionieri, si rafforzò intorno a criteri scientifici lontani da ogni stravaganza.

La scelta del Lucomagno continuò per anni ancora a non venire contrastata. Sempione e Spluga per il momento restavano discosti e con poca voce, del San Gottardo era stato detto sbrigativamente, a opera di esperti di varie nazioni, che offriva un itinerario negato dall'impervia e ostile natura a ospitare una ferrovia. Ma già a partire dal 1852 Pasquale Lucchini, tecnico modesto per origine e studi, ma ricco d'esperienza pratica e di naturale ingegno, in una serie di saggi brevi e incalzanti andava sfatando quella leggenda: ogni massiccio alpino, si doveva riconoscere, opponeva gravi resistenze ai perforatori, ma il San Gottardo certamente meno del Lucomagno.

Le memorie di Lucchini dettero a Carlo Cattaneo le certezze tecniche occorrenti al suo programma inteso anzitutto a fissare i termini di una geografia delle grandi comunicazioni, e poi a decidere con conoscenza di causa sul miglior tracciato alpino, ad aggregare infine all'ipotesi del San Gottardo i maggiori consensi. Vigorosa e memorabile fu la polemica che fra il '56 e il '57 Cattaneo svolse con Luigi Torelli, l'antico combattente delle Cinque giornate milanesi, diventato consulente ascoltato di Cavour e più volte com-



Veduta del Piano di Magadino, 1790 ca. (inc. su rame di Le Barbier L'ainé).

parso nel Ticino a perorare per il Lucomagno. Dalle colonne della torinese Rivista Contemporanea Cattaneo dimostrò quanto poco ragionevole fosse, per gli interessi di Genova, dell'Italia, della Svizzera, e naturalmente del Ticino in particolare, ostinarsi in quella vecchia idea di un percorso ferroviario che s'inoltrava in vallate poco popolose e poco commerciali, disertando invece un tragitto assai più ricco di prospettive urbane e mercantili; voler far capo ad ogni costo al lago di Costanza anziché a Basilea; preferire come meta finale la silvestre e agricola Baviera meridionale all'industre Renania. Tutto ciò a parte, esistevano a favore del San Gottardo considerazioni di politica svizzera che, già allora importanti, lo sarebbero diventate maggiormente dopo l'unificazione nazionale dell'Italia e della Germania e il passaggio della Savoia alla Francia. Cattaneo fece ripetutamente richiamo a quest'esigenze, e per via indiretta cercò di farla intendere a Cavour, scrivendogli anche una lettera che all'ultimo momento non fece proseguire, ma che rimane come documento storico: «Un supremo interesse politico e militare urge i popoli svizzeri a ravvicinare i quattro estremi del loro territorio per mezzo di due ferrovie che s'incrocino da Ginevra a Costanza e da Chiasso a Basilea. Per esse tutte le forze confederate potranno anche di sotto alle nevi degli alti gioghi alpini concentrarsi nel cuore del paese, affacciarsi a qualsiasi delle frontiere. Opportuno a ciò torna la via del Gottardo, discosta da tutte le frontiere, controllata da duplici catene di Alpi, inaccessibile ad ogni sorpresa... La ferrovia del Gottardo costituisce dunque una parte talmente capitale della difesa strategica della Svizzera, che può considerarsi quasi come un'opera di fortificazione».

L'idea del Lucomagno, che a molti pareva la sola veramente realizzabile, oltre che in Italia e nella Svizzera tedesca contava nel Ticino i suoi fautori. Ma il Sottoceneri non poteva non dirsi allarmato da un progetto che minacciava di aggirarlo dall'alto, confinandolo ai margini dei grandi traffici europei. Colse l'occasione di farsi ascoltare nell'estate del 1858, allorché Cavour sostò brevemente nel Cantone, diretto ad Arona e proveniente da Coira, ove aveva discusso, per l'appunto di questioni ferroviarie, con quelle autorità. A Locarno il presidente sardo volle ribadire pubblicamente, a ciò sollecitato dall'avv. Varenna, la fedeltà del Piemonte agli antichi trattati firmati coi tre cantoni, che l'impegnavano al Lucomagno, ma ricevette anche un messaggio della municipalità luganese, ch'era stato redatto interamente da Cattaneo.

Per la penna del Cattaneo la città di 94 Lugano sottolineava l'innaturalità di

una ferrovia che avrebbe ferito la sua economia e disorganizzato «una gran linea di empori intermedi da Milano sino a Basilea, per animare un passaggio ora deserto». Lunghe aspettative del Ticino erano state vane; e la causa principale era da additarsi nell'aver collegate le linee interne all'incerta, prematura scelta del valico alpino. Lugano rinnovava a Cavour l'esortazione già fatta da Cattaneo a Torelli: «È nei generali desideri che, riservate a più profonda considerazione le cause per cui l'opinione pubblica non poté in questo corso d'anni determinarsi in favore della parte più ardua e più incerta dell'impresa, si raccolgano frattanto le forze e tutti i sussidi in quella parte che non offre nè incertezze nè difficoltà». L'appello era dunque in favore dei brevi tronchi che da Chiasso andavano a Bellinzona e da Locarno a Biasca, punto incontestato di ulteriore possibile continuazione per Airolo o per Olivone. Costruire sollecitamente le ferrovie interne significava risparmiare al Cantone un'altra interminabile attesa e accelerare i tempi della grande linea internazionale, risolvendone i problemi dell'accesso meridionale e ravvicinando gli estremi geografici da congiungere finalmente.

L'autorità scientica e morale di cui godeva Cattaneo era ora impegnata a sostenere la priorità assoluta del San Gottardo, l'urgenza di mettere mano alle ferrovie interne del Ticino, il dovere di superare il carattere privatistico della lunga linea alpina, convergendo su di essa la solidarietà e i contributi di tutti gli stati, le città, i porti e gli enti economici interessati.

Bonifica. Le due memorie di Cattaneo hanno avuto parecchie ristampe. Molte lettere inedite di, e soprattutto a Cattaneo, su problemi tecnici della bonifica sono a Milano, Museo del Risorgimento, Carte C. Importanti sempre gli Atti (dal maggio 1854 Processi verbali) del Gran Consiglio. Inoltre A. Galli, op. cit., G. Camozzi, Il Piano di Magadino, Lugano 1949. Per la flottazione del legname, R. Ceschi, cartella preceden-

Ferrovie. Anche qui rinvio principale agli Atti del G. C.. Gli scritti di Cattaneo e Lucchini so-no facilmente reperibili. La lettera di Killias è in Archivio Cantonale, Bellinzona, Div., sc. 188. Per la polemica Cattaneo-Torelli e altre notizie: B. Caizzi, Cavour ecc., in BSSI, XCII, III (1980).

Città, borghi e paesi

Tra i contributi che i ticinesi dettero al Risorgimento italiano va messo anche quello del pittore Carlo Bossoli (1815-1884) che, geniale reporter, con un'abilità ineguagliata dai suoi contemporanei, ritrasse in numerosissime tempere e schizzi la cronaca degli avvenimenti rivoluzionari e bellici che portarono all'indipendenza italiana. Qui lo ricordiamo come vedutista della sua città natale, dove fece ritorno nel 1848 accompagnando da Milano la madre, Maria Bernasconi di Bissone, sgomenta per quelle giornate di sangue, e dove si trattenne fino alla morte di lei, il 24 maggio 1849.

La tempera è firmata e datata 1849 e si trova nel Museo Caccia. Essa ritrae Piazza Riforma, detta ancora anche Piazza Grande, dominata dal neoclassico palazzo che dal 1843 al '45 era stato costruito su un'area già in parte occupata dal Palazzo Vescovile e dalla contigua chiesa dell'Immacolata e delle case Tognacca e Livio; opera dell'architetto milanese Giacomo Muraglia, il palazzo fu sede del governo cantonale nel sesennio 1845-1851, secondo il turno fissato.

A proposito di edifici pubblici nel Cantone va detto che Locarno aveva pure edificato cinque anni prima il suo Palazzo Governativo su disegni di G. Pioda, e nel '47 Bellinzona aveva costruito il suo Teatro su disegni del Moraglia, e pure numerosissime, nel nostro decennio, sorsero nei comuni per la prima volta le case scolastiche e comunali, elementi determinanti il loro volto urbanistico.

Tornando al Bossoli, sulla sua tempera, a sinistra, vediamo sporgere il Teatro, abbattuto nel '89; sullo sfondo si aprono le vie Nassa e Pessina ai lati del vecchio Pretorio, e si noti come manchi una pavimentazione adeguata, la piazza non è nè acciottolata nè lastricata, ma di terra battuta sparsa di ciottoli. Anche in questa veduta il Bossoli manifesta la sua educazione scenografica, la bravura nel rappresentare lo spazio, ma ancor più la fresca sua dote di cronista nel disporre con naturalezza la gente minuta che sosta a conversare e si avvia per quotidiane, domestiche faccende; la donna, infine, con la gerla del fieno, al centro della piazza ormai tutta cittadina e borghese, attesta un ancor stretto rapporto tra campagna e città.

Nell'Archivio cantonale si conserva questa tela di un anonimo pittore raffigurante Mendrisio negli anni che la nostra Cartella considera e che sono scarsi di vedute dei nostri borghi. La data della tela non sta scritta da nessuna parte, ma la si può facilmente dedurre, osservando da un lato, sulla destra, accanto alla chiesa di S. Francesco o dei