Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 34 (1984)

Heft: 2

Buchbesprechung: Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982

Autor: Ceschi, Raffaello

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882–1982. Atti del convegno di studi Bellinzona, 14–16 maggio 1982. Bellinzona, Arti grafiche A. Salvioni, 1983. 261 p.

Nel mese di maggio del 1982 la Scuola cantonale di commercio di Bellinzona organizzò un convegno e una mostra documentaria per commemorare il centenario del traforo ferroviario del San Gottardo. Gli atti del convegno, usciti nel corso del 1983, si distinguono dalle altre pubblicazioni commemorative di questo evento per la novità e la fecondità dell'approccio. Infatti ampliano decisamente gli orizzonti geopolitici nei quali inscrivere questa grandiosa impresa ferroviaria, ma pure moltiplicano i punti di vista, offrendo contributi variati e pluridisciplinari.

Innanzitutto considerano la funzione delle Alpi: esse appaiono nella storia più come cerniera tra meridione e settentrione, che come barriera separatrice, accolgono da tempi remoti popolazioni tenaci, elaboratrici di culture fortemente originali, custodi dei valichi e organizzatrici dei trasporti, ma dipendenti dalle grandi congiunture europee e vittime del ribaltamento a nord dei poli di crescita nel sedicesimo secolo. A queste considerazioni introduttive di J. F. Bergier, si legano alcune note sul catastrofico tracollo dell'economia somiera con l'avvento delle ferrovie (J. Simonett), mentre altri contributi mettono in rilievo gli sconvolgimenti prodotti nelle comunità montane dai grandi lavori che convogliarono migliaia di operai italiani in villaggi incapaci di accoglierli: di qui la speculazione sugli alloggi, i conseguenti problemi sanitari e di ordine pubblico, le fiammate xenofobe (O. Martinetti). Quanto ai problemi igienici, i lavori alla galleria del San Gottardo divennero tristemente famosi per l'infierire di una terribile malattia, misteriosa agli inizi ed entrata nel dibattito medico con il nome di «anemia del Gottardo», provocata da un parassita intestinale che trovava nelle luride acque del tunnel – una vera e propria cloaca – un ambiente ideale alla propagazione. Le esperienze raccolte al San Gottardo permisero un progresso conoscitivo e terapeutico, come riferisce il biologo R. Peduzzi, ma non pochi operai ci rimisero la salute o la vita.

Ma si considera anche l'impatto di una tale arteria di traffico sul Ticino: ecco allora le trasformazioni urbanistiche, i nuovi assetti territoriali, l'accresciuta vocazione turistica della regione dei laghi, l'apertura di stazioni climatiche di villeggiatura montana in Leventina per il turismo lombardo, l'addensamento di insediamenti industriali e di popolazione lungo l'arteria ferroviaria e lo slittamento verso la parte bassa dell'imbuto cantonale (Luganese, Mendrisiotto), che accelera lo spopolamento delle valli periferiche già in corso (B. Antonini, R. Broggini).

L'attenzione passa al capolinea meridionale della ferrovia del Gottardo: Milano. La capitale lombarda scopre proprio negli anni del grande dibattito ferroviario la sua vocazione industriale moderna, esita tra alcuni progetti alternativi di ferrovia alpina, restando lungamente fedele a quello dello Spluga, e si converte al San Gottardo quando abbandona la visione «lombardo-veneta» dei problemi ferroviari, per adottarne ormai una nazionale italiana (E. Decleva). Ma per gli ambienti cattolici milanesi il traforo del San Gottardo appare come una pericolosa occasione di diffusione della propaganda socialista tra gli operai italiani, come veicolo di penetrazione teutonica, massonica e protestante al sud delle Alpi, come alterazione degli equilibri internazionali (G. Rumi). Se suscitano apprensioni strategiche e politiche, le grandi realizzazioni ferroviarie hanno stimolato in Europa un intenso dibattito economico sui rapporti tra stato ed economia privata, sui problemi tariffari, sulla portata dell'impulso ferroviario al decollo economico, ma, osserva G. Busino, esse hanno pure contribuito all'amalgama nazionale e sociale, hanno offerto alle società in via di modernizzazione il modello di apparati burocratici nuovi, fortemente razionalizzati e gerarchizzati. Nella Svizzera le realizzazioni ferroviarie passano da una fase iniziale e tardiva di anarchia, caratterizzata da rivalità regionali e da manovre di

gruppi finanziari esteri, a un fallito tentativo di pianificazione ferroviaria da parte dello stato federale, che riconsegna l'iniziativa ai cantoni, e sfociano in una fase di accordi intercantonali e di effettivo sopravvento dello stato federale, quando, come nel caso del San Gottardo, i problemi si fanno troppo complessi e i partner esteri troppo potenti per le limitate possibilità di decisione e controllo dei cantoni (R. Ruffieux).

Le costruzioni ferroviarie nelle Alpi ponevano ardui problemi tecnici, e irrisolvibili sembravano quelli attinenti al tracciato del San Gottardo. C. Lacaita passa in rassegna le proposte di piani inclinati, funicolari con sistemi pneumatici o sfruttanti gli abbondanti corsi d'acqua per far superare alle locomotive i forti dislivelli e conservare a esse sufficienti capacità di trazione. Le preferenze andarono in genere alle gallerie, che proteggevano dalle valanghe e riducevano i percorsi, di base o d'alta quota, a spirale, ma efficacemente realizzabili solo grazie all'uso dell'aria compressa per la ventilazione dei cunicoli ciechi e per azionare più potenti perforatrici. Il traforo del Gottardo fu un severo banco di prova per queste innovazioni.

B. Caizzi districa molto abilmente l'ingarbugliatissima, confusa e aspra contesa per la scelta dei traguardi e dei percorsi di una ferrovia transalpina, che mise in lizza progetti per il San Gottardo, il Lucomagno, lo Spluga, il Settimo, il Grimsel e altri ancora, secondo le mire e gli interessi discordanti dei cantoni svizzeri, del Piemonte, del Lombardo-Veneto e dell'Austria, degli stati tedeschi meridionali, e con l'interferenza dei gruppi finanziari privati di Londra e Parigi, proprietari di ferrovie al sud e al nord delle Alpi. In questo dibattito, accompagnato da una sequela di perizie tecniche e commerciali, di convenzioni e concessioni, emerse a poco a poco la via del San Gottardo, grazie all'ingegnere ticinese Pasquale Lucchini, che sfatò il mito dell'impossibilità tecnica di quel tracciato; grazie all'ampia visione di Carlo Cattaneo, che indicò nel San Gottardo il segmento naturale e necessario di un grande collegamento intercontinentale capace di unire, attraverso Suez, l'Europa industriosa con l'Asia popolosa e ricca di materie prime. Ma Cattaneo ne mise pure in luce i vantaggi strategici e quelli economici regionali. Nel Panorama politico europeo in rapida mutazione tra il 1860 e il 1870 il San Gottardo trovò infine due eminenti difensori: da parte italiana il ministro Stefano Jacini e da parte svizzera Alfred Escher, influente politico e potente finanziere. Le loro convergenti strategie ne determinarono la vittoria.

La relazione conclusiva, affidata all'economista R. Ratti, traccia un bilancio dell'importanza economica di questa ferrovia nei cento anni della sua attività. Essa si conquistò rapidamente un vasto spazio di mercato, sottraendo traffico al Brennero e soprattutto al Moncenisio, favorì un progressivo orientamento del commercio estero italiano verso la Germania, contribuì al potenziamento dei porti anseatici e di Genova, riorientò il commercio estero svizzero a danno principalmente della Francia. Dopo la nazionalizzazione, la ferrovia del San Gottardo mantenne i suoi vantaggi con un'accorta politica tariffaria e introducendo miglioramenti tecnici; raggiunse livelli di saturazione nel secondo dopoguerra e manifestò infine sintomi di regresso e deterioramento.

Bellinzona *Raffaello Ceschi*