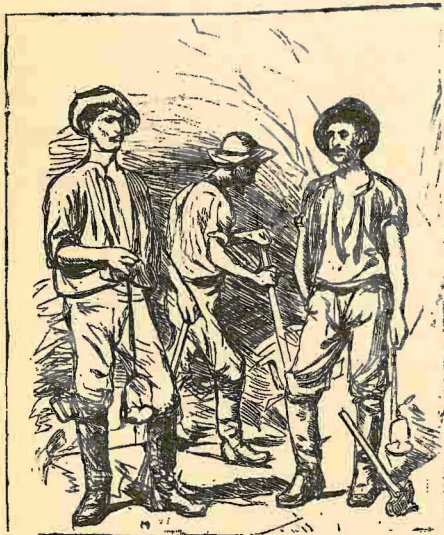


# San Gottardo ieri

Cent'anni fa in galleria col tabarro anche il neo-presidente Depretis

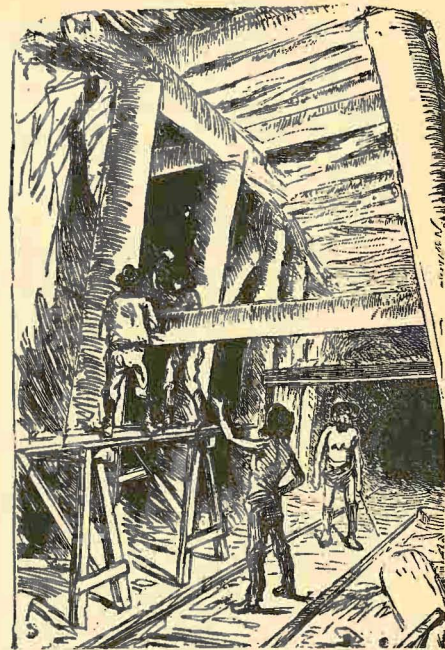
Oggi cade l'ultimo diaframma del cunicolo che sta a lato della galleria stradale del San Gottardo: cade un altro «schermo», sicché si fa più larga quella che il grande italiano e grande europeo (e in un certo senso grande svizzero) Carlo Cattaneo chiamò «la via delle genti». C'è un tenue filo che indirettamente lega questa storia d'oggi alla storia d'Italia di cent'anni fa. Esattamente cent'anni fa (come ha ricordato anche questo giornale nel numero del 18 marzo) andava al potere la Sinistra con Agostino Depretis. Il fatto è controverso: per taluni fu l'inizio di un'età davvero nuova e libera, per altri un momento ferale, paragonabile solo alla morte di Cavour (si rilegga il Croce); ma pochi sanno che il primo viaggio importante, per di più all'estero, compiuto dal «vinattier di Stradella», cioè dal nuovo presidente del Consiglio che evidentemente il Carducci non amava, nel settembre del 1876, fu sino a Göschenen, dopo una sosta a Locarno, raggiunta per via di lago, con cordiali conversari nella sala dei ricevimenti del nuovissimo «Grande Albergo» ammirato per la sua struttura architettonica: così com'era ammirata Locarno, in gran progresso rispetto alle altre volte in cui il «vinattiere» ci era venuto. Il San Gottardo fu passato in diligenza, quasi alle soglie della proibitiva stagione delle nevi. Il Depretis (con lui stava quello che gli sarà successore, Benedetto Cairoli) voleva rendersi conto del punto in cui erano i lavori della galleria ferroviaria, in cui anche l'Italia era impegnatissima: e da quel nordico imbocco si cacciò dentro per le viscere



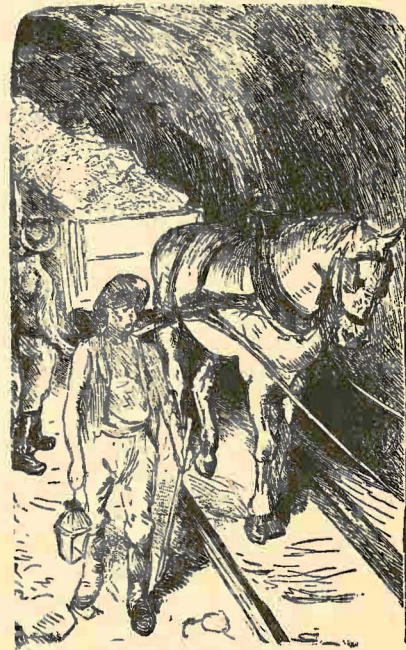
I lavori della prima galleria del San Gottardo possono essere ricostruiti anche attraverso la stampa dell'epoca: e molto possono giovare all'uopo due numeri di una rivista illustrata, anzi di un «foglio illustrato settimanale», che si pubblicava a Milano, *La Valigia*: due numeri, del 23 e del 30 giugno 1882 recano, oltre a una descrizione tecnicamente aggiornata ed esauriente dei lavori stessi, varie bellissime incisioni su legno, che in parte riproponiamo. Qui, come dice la didascalia, «Tipi di minatori»: ed evidentemente non si discostano da quelli raffigurati dal Vela e, più modestamente, dall'Andreoletti, nei due patetici monumentini dei cimiteri di Airolo e di Göschenen. Così *La Valigia*: «Guardate un po' i tipi che ne diamo nei nostri disegni, e vedrete quali solchi profondi abbia impresso su que' volti il rude lavoro del sotterraneo!»

della gran montagna, intabarrato, instavolato, con un cappellaccio di tela incerata fin sugli occhi, e recando una lampada da minatore in mano: che considerasse **de visu**. Il viaggio quasi temerario era stato sollecitato dal ministro di Svizzera a Roma, il locarnese Giovan Battista Pioda, che aveva già seduto per qualche anno nel governo federale svizzero, e ora era volto a difficilissime trattative col governo italiano: ché in quel momento la compagnia per la ferrovia del Gottardo, la «*Gotthardbahn*», per il cui conto si svolgevano i lavori, si trovava in strette finanziarie gravissime, che si sommavano ad altre difficoltà materiali e tecniche: la mano d'opera sempre più cara, le installazioni che volevano una sempre maggiore ampiezza, e l'impresario dei lavori, il ginevrino Louis Favre, che si era fatto innanzi a chiedere nuove garanzie, siccome il capitale previsto non bastava più... L'ingegnere capo aveva previsto la necessità di un aumento del capitale di 34 milioni di franchi; ma, urtatosi con la compagnia, si era dovuto ritirare. La Casandra doveva essere presto rimpianta: il suo successore, un tedesco che era già stato ingegnere capo della ferrovia del Brennero, valuterà l'aumento addirittura in 102 milioni! La frana coinvolgeva tutti. Il presidente Alfred Escher, detto per la sua magnificenza «il re Alfredo», un abile finanziere e politico zurighese che aveva avuto gran parte nella vicenda nazionale dopo il 1848, e anzi nel 1848 era stato commissario federale nel Ticino, senza invero lasciarvi una scia di rimpianto o simpatia, tra i capi di quel partito radicale che aveva imposto la costituzione, ora era aspramente contestato, ché alla sua sinistra, nel suo stesso cantone, s'era visto parare contro i cosiddetti «democratici», che non gliene perdonavano una: attaccato da più parti, e coinvolto in altre imprese ferroviarie nella Svizzera cosiddetta dell'Altopiano, in specie con la linea del «Nord-Est», s'era quasi ridotto alle corde, e solo l'aveva salvato l'intervento, certamente condizionante, dello Stato: il quale ora sarebbe dovuto intervenire ancora più massicciamente, in una situazione che era anche più critica, e non interessava più soltanto la mera Svizzera. Di qui la necessità per le autorità di Berna di render edotti i governi di Berlino e di Roma, che dessero un secondo consistente contributo (il primo lo si conosce, e aveva soprattutto spremuto le casse del Regno). Ma Germania e Italia nicchiavano, rese attente dall'esperienza: donde le trattative, e appunto la visita di Depretis, con le suadenti argomentazioni del ministro Pioda: e poi, a visita fatta, il bel gesto del governo della «Sinistra» di fornir altri capitali: un esempio salutare, oltre a tutto, che trascinerà anche la Germania.

La «*Gotthardbahn*» (facciamo un passo indietro) si era costituita sul finire del '71, e nell'agosto del '73 aveva concluso un accordo con «*L'Entreprise du grand tunnel du Gothard Louis Favre & C.ie*», la quale si impegnava di terminare i lavori in otto anni, per un costo di 48 milioni di franchi. Ma, cominciati i lavori di perfora-



Il dover sorreggere la roccia nelle sue parti più tenere comportava la necessità di travatura e murature (oggi diremmo «strutture portanti») complicate e di difficile attuazione. C'era poi la questione della temperatura: spesso i minatori se ne dovevano stare quasi ignudi per il gran caldo che avanzando era aumentato rapidamente «fino a toccare i 33 gradi centigradi». Scrive *La Valigia*: «Si comprende quanto penoso dovesse essere il lavorare in un'atmosfera così viziata, umida e calda malgrado il costume più che leggero degli operai; i quali non avevano per indumento necessario che un paio stivaloni e per indumento superfluo che un cappello»: e non era superfluo neppure quello, per ripararsi dall'acqua di continuo gocciante.



Non c'erano certo i trenini d'oggi (comodi ma anche, come purtroppo si è visto, pericolosissimi) per trasportare il materiale di scavo fuori della galleria: i rottami erano, come si diceva, ipopitrainati, con grave fatica anche delle povere bestie. Ancora *La Valigia*: «E la statistica è lì a narrarci la dura storia: i lavori del traforo del Gottardo dal 1872 al 1880 han costato la vita a circa centocinquanta operai! Altri quattrocento furono più o meno gravemente feriti, senza contare quelli che furono vittime di epidemie e altri morbi... E notiamolo con orgoglio: quattro quinti degli operai addetti al lavoro del Gottardo sono italiani. Sobri, pazienti, laboriosi, modesti, attivi, intelligenti, essi sono ricercati in tutti i lavori moderni».



Questo «legno», bellissimo per l'impianto, la composizione, il movimento, rappresenta la festa ad Airolo (anzi, come ancora si scriveva, Ajrolo) al momento del compimento della grand'opera: bandiere, gonfaloni, fanfare, popolo osannante. E la gran montagna se ne sta (qui si direbbe, leopardianamente: la schiena del formidabil monte...) muta e quasi incredula a guardare...

zione ad Airolo in settembre, e in ottobre a Göschenen, prima a mano, e dalla primavera del '73 col sistema meccanico del trapano a percussione e anche con la dinamite, ci si rese conto che le condizioni dell'ambiente erano estremamente penose, per la roccia friabile, per le infiltrazioni d'acqua, per l'aereazione pessima, per il calore oltre ogni limite di sopportazione, per l'oscurità, che gli operai cercavano di vincere usando lanterne a olio: e l'olio doveva essere pagato dagli operai stessi, che erano in gran parte piemontesi e lombardi. La lotta cominciò ben presto a farsi eroica; le vittime erano numerose, per gli incidenti

e le malattie. Il Favre, che non poteva seguire i lavori con assiduità, preso come era anche da altre cure, non era da tutti compreso, né amato: e venne presto a trovarsi, come si direbbe oggidi, nell'occhio del ciclone. La Compagnia del Gottardo lo tempestava per i ritardi, ch'erano obiettivamente inevitabili, e scaricava su di lui le sue angosce, le sue nevrastenie, delle quali peraltro aveva ben donde, ché le difficoltà, nemmeno con gli aiuti di Berlino e di Roma, oltreché di Berna, in quel 1876, non erano scomparse, e se mai diminuiranno solo dopo una conferenza a Lucerna nel giugno del 1877, che poté portare, con l'in-

troduzione d'una strettissima «austerità», a una notevole diminuzione delle spese. Ma non fu che una tregua, al punto che, anche per le complicazioni della politica, Alfredo Escher dovette rassegnare nel '78 le dimissioni; i campanilismi e i cantonalismi svizzeri si scatenavano e soffiavano sul fuoco, e dall'impasse si poté uscire solo nel gennaio del 1879, con un compromesso. Ma quando pareva che si potessero riprendere i lavori con lena rimbaldanzita, Louis Favre, il 19 luglio di quello stesso anno, moriva per un insulto cardiaco nel pieno della galleria che stava ispezionando, minato dall'eccesso di lavoro e anche dal continuo «stress», dal dissesto finanziario che si profilava anche per la sua impresa andato aumentando: vittima pure lui della galleria del San Gottardo, come i 177 altri caduti, e i 400 feriti, ché questo fu l'impressionante tributo pagato dal lavoratore: e c'è da dire qui non dal «lavoratore ignoto», come è scritto sul monumento di Airolo dovuto all'arte ormai socialistica di Vincenzo Vela (l'epigrafe fu peraltro dettata nel 1932 da quel grande spirito che fu Francesco Chiesa), ma, almeno per la stragrande maggioranza, dal lavoratore italiano, che non trovava molta pace nemmeno fuor della galleria, a Göschenen e ad Airolo: il che non può essere dimenticato o taciuto, e si veda la testimonianza, non sospetta in quel fiero patriota svizzero, dello scrittore Felix Moeschlin, in un suo libro che meriterebbe d'esser tradotto anche in italiano, e comunque dovrebbe essere letto con attenzione da tutti i seguaci dei vari Oehen e Schwarzenbach. E così il febbraio del 1880 due gruppi di operai che provenivano da nord e da sud videro cadere dinanzi a loro il diaframma che ormai si era fatto fragile, e si incontrarono: esattamente come accadrà oggi, per la parallela galleria stradale. Fu un momento di festa, di speranza: ma il Favre non era più là. Con delicato pensiero quei rudi uomini vollero però che a passar per primo fosse «lui»: in effigie naturalmente, con una fotografia. C'era di che essere orgogliosi. I caicoli si erano dimostrati perfetti, con una deviazione di pochi centimetri. La storia si ripete oggi, anzi si completa. Ben mutate le condizioni anche per i lavoratori. Ben diverso il clima morale e materiale. Ma non dimentichiamo le vittime, che anche stavolta, nonostante tutte le misure di cautela (sempre prese con grande senso di responsabilità e umanità, come abbiamo potuto di persona constatare: causa forse non ultima, ma sacrosanta di certi deprecati ritardi) ci sono purtroppo state.

Nell'82 la galleria ferroviaria poté essere inaugurata. E a Milano, in maggio, grandi banchetti e feste. Ma nessuno si era ricordato di invitare l'Escher: l'ex «re Alfredo», amareggiato, morirà pochi mesi dopo. Ci furono cannonate a salve, e fuochi d'artificio: fuori tempo, però, ché tutto doveva cominciare soltanto allo spalancarsi della finestra del balcone di Palazzo Reale, quando sulla piazza si sarebbe affacciato non ricordiam più qual principe del sangue: e invece venne fuori, inopinatamente, un ignaro delegato del canton di Appenzello, che non poteva più sopportare il gran caldo: e fu per tutti una paura maledetta, ché non se l'aspettavano.

Mario Agliati

(dal «Corriere della Sera» del 27 marzo 1976)