Il primo battello sul Lago Maggiore

Il 15 febbraio 1826 veniva varato nel porto di Burbaglio a Locarno-Muralto il Verbano, primo battello a vapore sul Lago Maggiore, il primo che solcasse acque ticinesi. Un avvenimento davvero storico. Francesco Medoni, notaio di Arona, ebbe a scrivere di moltitudine di gente attonita e incredula che «potevasi da umano acume inventare ordigno atto a vincere le per essi insormontabili difficoltà degli sdegnati elementi».1 E il Corriere Svizzero così riferiva nel suo numero del 17 febbraio: «Una folla di persone si nazionali che forestiere, erasi raccolta già da qualche ora nell'apposito cantiere e sulla spiaggia, e formava ala dai due lati. Alcuni, arrampicatisi persino sugli alberi circostanti, ed altri diportandosi qua e là sui loro navicelli, affrettavano coi gesti e con lieti gridi il sospirato momento. Adorno di festoni d'alloro e di mirto, svelto e elegante di forme, ergevasi nel mezzo del recinto il Verbano, e faceva di sé bella mostra. Agitata da una brezza leggera sventolava da poppa la bandiera della repubblica Ticinese, ed empiea d'insolito gaudio i cuori dei nostri concittadini, i quali nel nuovo metodo di navigazione scorgevano gli immensi vantaggi che ne sarebbono venuti al commercio interno di questi paesi. A manca del Battello, sotto un ampio padiglione, sedevano le nostre autorità civili, militari ed ecclesiastiche, e poco discosto la banda nazionale giva modulando a brevi intervalli lieti concenti. Ogni cosa concorreva in somma a rendere compiuto lo spettacolo: e una leggiadra schiera di donne e donzelle, e quell'ansiosa moltitudine che prorompeva da tutte parti, e il lontano fragore de' mortaretti, e il Sole che splendidissimo piegava all'occaso, induceva negli animi una certa sensazione, che indarno si vorrebbe ritrarre.

All'ora posta, preceduto dal venerando capitolo, entrò nello steccato il Rev.mo nostro sig. Arciprete Varenna, il quale salito sul Battello, disse un'elegante orazione analoga alla circostanza, e gl'impartì la sacra benedizione. Ciò fatto, discese a prender posto colle autorità civili e militari, ed il suono del tamburo annunciò la partenza del Verbano. Un silenzio universale successe al rumore de' circostanti, interrotto solo dai raddoppiati colpi degli operai assidui nel rimuovere gl'impedimenti. quand'ecco varasi il Battello e precipita rapidissimo nel lago, che spumeggiante gli mormoreggia intorno, fra le acclamazioni e gli evviva di tutti gli spettatori.»2

L'avvenimento non sollecitò solo i corrispondenti dei giornali a scrivere bello, ma anche la musa meneghina a ispirare a un bosin milanese «na bosinada noeva noventa / de cantà fort che tutt la senta / dove sentiran el bel tenor / sora i Barch che va a vapor».3

In sta barca ghè poeu dent Tutti i comod per la gent. El ghè di sal, di gabinet, Ghè fin dent di stanz de let, Ghè ostarii, mercant de vin Per quii che voeur fa un merendin, E chi voeur poeu bev el tè Ghè fin la sala del caffè, Pienna de spec e lavorin E tant'olter mobel fin: Quel che se pò desiderà 16 In fin di facc ghè denter là.

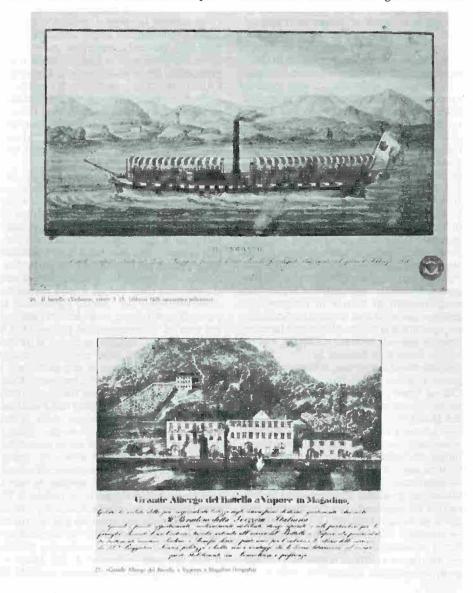
I lavori per la costruzione del Verbano erano incominciati nell'agosto del 1825 per conto della Società Verbano la quale raggruppava la Ditta Gavazzi e Quinterio (banchieri) di Milano e la Società Sardo-Ticinese di Torino costituitesi per l'introduzione della navigazione a vapore sul Lago Maggiore. I governi degli stati bagnati dalle acque del lago, e cioè il Cantone Ticino, il regno Sardo-Piemontese e il regno Lombardo-Veneto avevano concesso i necessari privilegi; una speciale convenzione era stata sottoscritta a Locarno, il 30 aprile 1825 dal landamano G. B. Quadri e dal cons. di Stato G. B. Pioda da una parte, e dall'altra da Giuseppe Tinelli, direttore delle regie poste del Piemonte e dal conte Della Torre, regio delegato. La direzione dei lavori era stata affidata a Edoardo Church, console americano e armatore di battelli in Francia e Svizzera: due anni prima, nel 1823, aveva costruito e varato il Guillaume Tell, primo battello a vapore sul Lemano. Se il legname occorrente - rovere per lo scheletro, tavole di larice per il rivestimento esterno, tavole parte di larice e parte d'abete per l'interno — fu facile procurarselo nelle nostre vallate ticinesi, non così fu per le maestranze qualificate che dovettero essere fatte venire da Venezia e dalla Francia. Lo scafo fu eseguito sotto la direzione di un abile ingegnere francese, Mauriac, nativo di Bordeaux; la macchina fu adattata al battello dal maestro macchinista inglese, signor Jordan. Questa macchina a bassa pressione aveva già una sua storia: uscita nel 1819 dalla celebre officina di Soho pres-

so Birmingham, costruita sotto gli occhi dello stesso Watt, era stata istallata nel 1820 a Venezia sul battello Eridano destinato a navigare sul Po, ma quel primo esperimento di navigazione fluviale a vapore non dette buona prova per ragioni inerenti alla costruzione del battello e per difficoltà alle dogane dei diversi stati compartecipanti alla giurisdizione territoriale del Po. Perciò, collocato in disarmo, la macchina fu venduta per 1500 sterline alla Società Verbano sul cui battello funzionò a generale soddi-

Il Verbano, lungo 62 piedi inglesi (il piede inglese equivaleva a metri 0,3045), largo 16, e comprese le ruote 30, alto 7, poteva accogliere 400 passeggeri, aveva una forza di 14 cavalli e sviluppava una velocità di circa 14 chilometri all'ora. L'equipaggio era composto dal macchinista Pietro Miani di Venezia, che già aveva prestato servizio sull'*Eridano*⁴, dal capitano della marina inglese, signor Copier e dal timoniere Viganotti di Sesto Calende.

Dopo i vari collaudi, dal 1º maggio del 1826, il Verbano compiva regolari corse giornaliere, partendo la mattina alle sei da Magadino per arrivare poco prima di mezzogiorno a Sesto Calende, da dove, un'ora dopo, iniziava la rotta di ritorno a Magadino. Non approdava agli imbarcatoi, barche contraddistinte da banderuole rosse traghettavano i passeggeri.

La riproduzione dell'acquatinta, inclusa nella cartella⁵ lo raffigura mentre naviga nella direzione di Sesto Calende. A poppa sventola la bandiera con gli stemmi del



Canton Ticino, di casa d'Austria con l'aquila bicipite, e, seminascosto, di casa Savoia. I passeggeri — signori col tubino, signore con la cappottina — che affollano la coperta di prima classe (a poppa) e di seconda classe (a prua) sotto la fresca tenda zebrata bianca e azzurra, sono stati disegnati piuttosti rigidi nella posa delle ore straordinarie. Sullo sfondo è la riva piemontese in vicinanza di Arona, all'altezza del colle di San Carlo, dove, pure in posa straordinaria, spicca il celebre Colosso raffigurante il santo aronese.

Nella seconda litografia, inclusa nella cartella6, vediamo il Verbano a Magadinodavanti al Grande Albergo del Battello a Vapore. La didascalia dichiara ai viaggiatori un'offerta turistica di prima grandezza: «la veduta della più sorprendente bellezza negli amenissimi dintorni, giustamente chiamati il Paradiso della Svizzera Italiana». Qui il nostro battello ha spiegato anche una vela come usava, a vento propizio, per accelerare la corsa, e lo segue una barca di rimorchio per le merci. A Magadino, scalo termine, facevano capo carrozze e carri che percorrevano le nuove strade che il governo dei landamani, «con un ardimento e una spregiudicatezza quasi sbalorditivi»7 aveva aperto: la carrozzabile del San Gottardo sarà terminata nel 1830, quella del San Bernardino era aperta dal 1823.

A proposito del traffico lacuale e del benefico effetto economico che esso comportava in quei decenni, valga la testimonianza di Stefano Franscini: «Sul lago Maggiore e formaggi e legnami e carboni e manifatture di più sorta e bestiame discendono dalla Svizzera all'Italia, e salgono a migliaia le moggia di grano, riso, grano turco, e le brente di vino, i quintali di generi delle colonie e più altri. Tale navigazione è tanto più importante, che dal Verbano calando verso il mezzodì si naviga sul Ticino, e se vuolsi sul naviglio Maggiore, e dal Ticino sul Po, e da questi sull'Adriatico. Anche la via di Genova per la Svizzera e per la Superiore Germania mette capo al Verbano».8 Ma non solo gitanti, mercanti e le loro merci trasportò il Verbano in quegli anni risorgimentali; abilmente occultati nel battello erano contrabbandati da patrioti e cospiratori armi e stampati, tanto che nel '33 Milano e Torino vi misero a bordo la polizia che ispezionasse in navigazione carico e viaggiatori, e a nulla valsero le proteste del governo ticinese perché quella presenza fosse rimossa.9

- 1) Francesco Medoni, Un viaggio sul Lago Maggiore, ovvero la descrizione delle sponde del Verbano per co modità dei viaggiatori sul battello a vapore, Milano, Visaj 1828, 2ª ediz., Lugano, Veladini 1835.
- 2) Corriere Svizzero, 17 febbraio 1826.
- 3) di Federich De-Simon, Milan, Dal Stampador Tamburin e Valdon, Contraa S. Raffael, 1826, citata da Emilio Motta, il primo battello a vapore sul Lago Maggiore, Boll. Stor. XVIII-XIX anno 1896-97.
- 4) Pietro Miani, Descrizione pratica della prima macchina a vapore che ha solcato le acque del Regno Lombardo-Veneto, Novara, Tip. Artaria e Comp. 1837. 5) Stampa dell'epoca, acquatinta 200 x 330. Milano, Racc. Bertarelli.
- 6) Litografia, Milano, Coll. Luigi Zipoli. Sta in Fr. Medoni, op. cit. Sotto la veduta a sin.: P. M. M. (Pietro Miani Macchinista); a dest.: Lith. des Frères Englin à
- 7) B. M. Biucchi, Le strade nell'economia e nelle finanze del Canton Ticino in AA. VV., Aspetti e problemi del Ticino, Bellinzona, Casagrande 1964.
- 8) Stefano Franscini, La Svizzera Italiana, vol. I, Lugano, Tip. di G. Ruggia e Comp. MDCCCXL.
- 9) Giuseppe Martinola, Il contrabbando politico sul Lago Maggiore, in Educatore della Svizzera Italiana, 1944, 10.

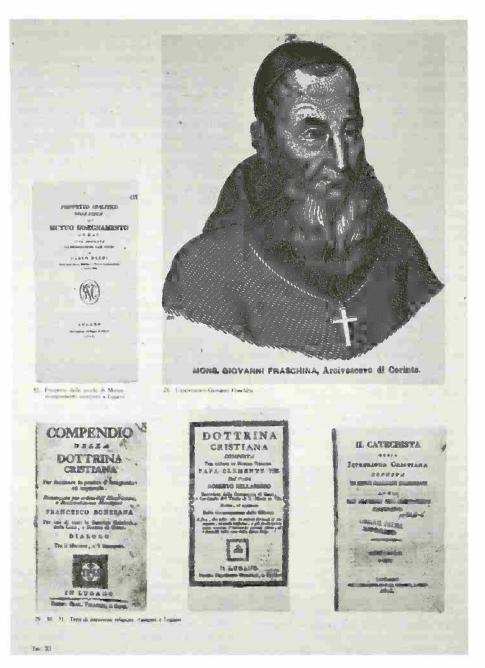


TAVOLA XI

La questione diocesana. L'insegnamento privato

Le terre che oggi costituiscono il Cantone Ticino dal momento in cui andò diffondendosi il cristianesimo erano incluse nelle giurisdizioni delle diocesi lombarde: Milano e Como. Già prima dell'inizio della loro sudditanza agli Svizzeri (sec. XV e XVI) dipendevano dall'arcivescovo di Milano le valli Leventina, Blenio, Riviera (comprese le parrocchie di Moleno, Preonzo e Gnosca), la pieve di Tesserete e il borghetto di Brissago, ove è ancor vivo nella liturgia il rito ambrosiano. Tutto il resto del paese, nelle cui chiese è seguito il rito romano, dipendeva per lo «spiriturale» dal vescovo di Como. Quando alla Confederazione si aggiunsero gli altri sei Cantoni divenuti autonomi (1803), il problema della ristrutturazione delle diocesi tornò a riacutizzarsi (già s'erano verificati contrasti e dispute almeno dal 1595 in poi), diventando affare nazionale, un motivo quindi di discussione in seno alla Dieta, ove, così incaricata dal nostro Gran Consiglio, la deputazione ticinese si oppose a un eventuale concordato con la Curia romana, ritenendo «diritto esclusivo dei Cantoni e non della Dieta quello di risolvere sulla convenienza o meno di avere o non avere un vescovo nel proprio Cantone». Una prima più impegnativa scelta fu fatta dal Piccolo Consiglio nella seduta del 6 maggio 1804: «... è necessario di ottenere che il Cantone Ticino formi un Vescovado isolato, e da sé, risultando evidenti i vantaggi incalcolabili che ne sarebbero derivati». Tale aspirazione, che diventerà però realtà soltanto nel 1884, fu ribadita e sempre meglio chiarita nel biennio susseguente, quando cioè sembrava prendesse piede l'idea della Dieta di aggregare il Ticino alle diocesi svizzere di Lucerna o di Coira, alla quale il nostro Cantone era decisamente contrario. Ma non si giunse a nessuna conclusione. D'altra parte, ben altre più urgenti preoccupazioni tenevano in assillo autorità e popolo.

Nel 1815 il Consiglio di Stato, riferendosi anche alla risoluzione del Gran Consiglio (26 giugno 1814), si decise di riprendere lo studio della questione, dando inizio alle pratiche per giungere a una conclusione. Si rivolse ai Cantoni confederati, al Nunzio apostolico di Lucerna, alla Curia romana e allo stesso pontefice Pio VII, alla Dieta che però si dimostrava renitente, e alla Corte di Vienna, anzi, tramite l'agente svizzero a Vienna, allo stesso Imperatore, essendo le 17