

I villaggi dei tunnel nella regione del San Gottardo, 1872-1882 - 1999-2017



Premessa

Prima parte (XIX secolo)

1. Le specificità del San Gottardo nel XIX secolo
2. Le installazioni di cantiere della Gotthardbahn
3. Le condizioni sociali del traforo del San Gottardo
4. Gli alloggi dei minatori nei villaggi

Seconda parte (XXI secolo)

5. I villaggi operai della galleria di base del San Gottardo
6. Tesi conclusive
7. Bibliografia
8. Ringraziamenti

Autori:

Lorenza Boschetti Cambin
Gian Paolo Torricelli

Accademia di architettura
Università della Svizzera italiana
CH-6850 Mendrisio

Mendrisio - Settembre - Novembre 2010

Fonte immagine
Manifesto – orario alla gloria del S. Gottardo, edito a Milano nel 1902.

Premessa

La ricerca oggetto di questo documento riguarda gli insediamenti realizzati per ospitare gli addetti allo scavo (minatori, operai, ingegneri, ecc.) dei tunnel ferroviari attraverso il San Gottardo. Si tratta di confrontare nel tempo l'impatto territoriale e sociale di questi insediamenti per due grandi opere, realizzate a distanza di oltre un secolo:

Ieri: costruzione della linea ferroviaria e della prima galleria del San Gottardo (Gotthardbahn: 1872-1882):

Oggi: realizzazione della galleria di base del San Gottardo (AlpTransit: 1999-2017 circa).

Villaggi di minatori studiati

Ieri:

Airolo (1110 m) al portale sud della prima galleria del S. Gottardo

Goeschenen (1102 m) al portale nord.

Oggi:

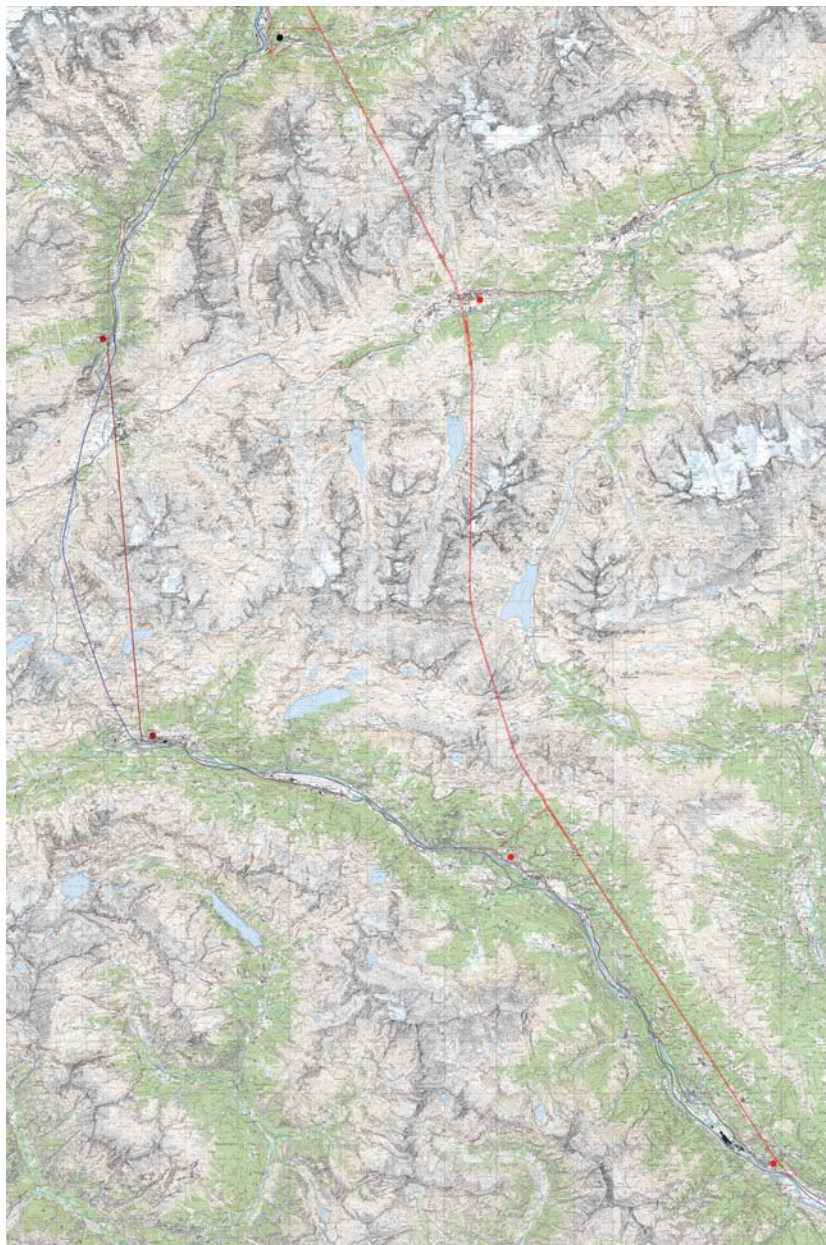
Bodio-Pollegio (305 m) villaggio AlpTransit in Ticino situato al portale sud della galleria di base del S. Gottardo.

Faido-Polmengo (754 m) villaggio AlpTransit in Ticino, con accesso al tunnel da un cunicolo.

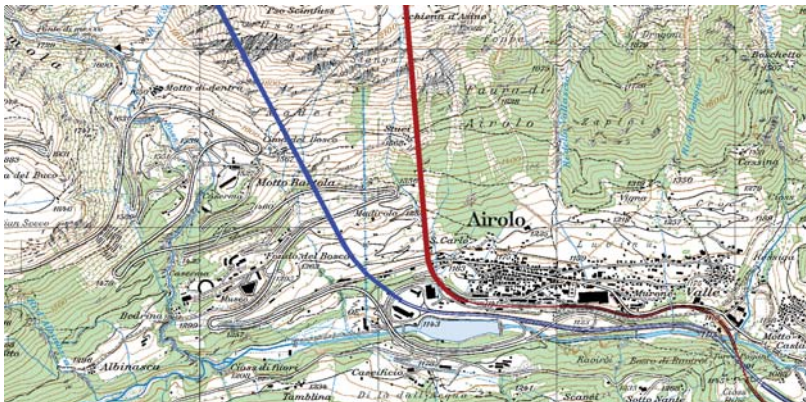
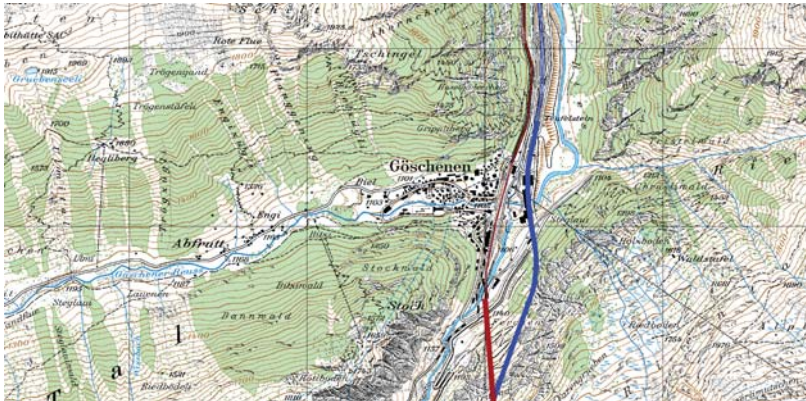
Sedrun (1400 m) villaggio AlpTransit nei Grigioni con accesso al tunnel tramite un pozzo.

Nota:

Non vengono trattati in questa ricerca i villaggi operai concernenti la costruzione della galleria autostradale del San Gottardo (1969-1980).



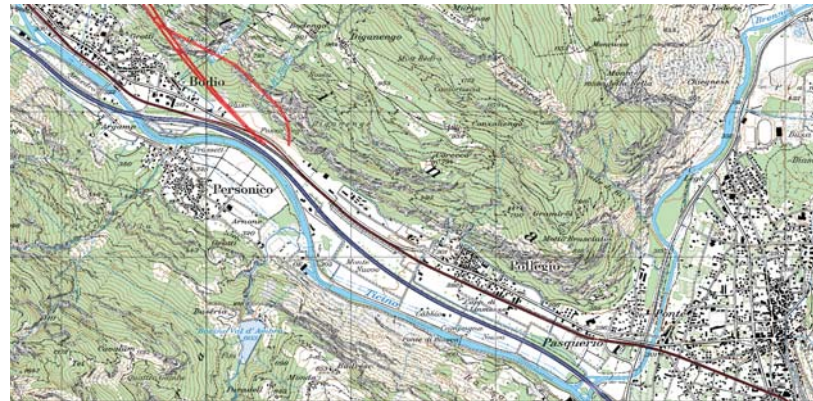
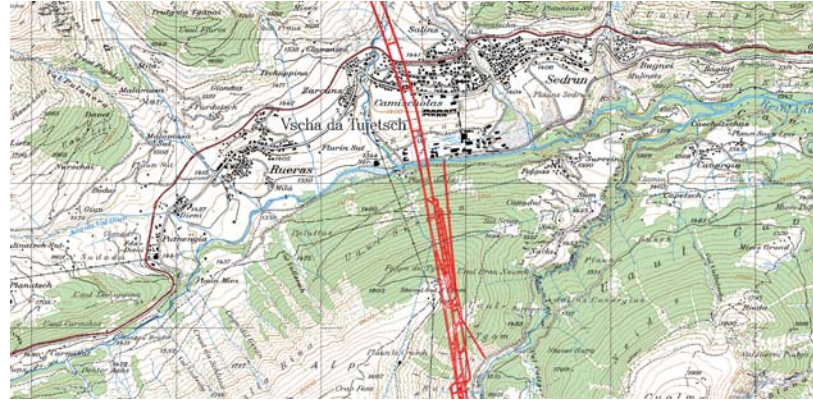
Ieri:
 Il villaggio di Göschenen;
 Il villaggio di Airolo



Elaborazione su base:
 Carta nazionale della Svizzera 1:25'000:
 Swisstopo - Ufficio federale di topografia, Wabern, 2008,

in rosso la ferrovia
 in blu l'autostrada
 in rosso vivo la galleria AlpTransit

Oggi:
 Il villaggio di Sedrun;
 Il villaggio di Faido-Polmengo; Il villaggio di Bodio-Pollegio





Prima parte

1. Specificità del S. Gottardo nel XIX secolo

La costruzione della linea ferroviaria e del tunnel del S. Gottardo ebbe enormi ripercussioni per lo sviluppo economico e culturale del Cantone Ticino. Tuttavia questa ferrovia fu realizzata essenzialmente per collegare l'Italia alla Germania – gli interessi e le poste in gioco principali erano da considerarsi essenzialmente a questa scala. Di ciò ne può testimoniare travagliato iter per la sua realizzazione, tanto che alla fine degli anni 1860, il Governo italiano non aveva ancora deciso se finanziare l'opera o se incamminarsi verso un progetto diverso passante sotto il colle dello Spluga.

L'impresa della Gottardbahn era in effetti di un'altra natura rispetto ai progetti precedenti, come il Fréjus (Moncenisio) realizzato tra il 1857 e il 1871, con capitali essenzialmente italiani. All'origine il Fréjus fu concepito come opera in grado di collegare il Piemonte alla Savoia, tanto che la cessione di quest'ultima alla Francia nel 1858 ne mise in forse il proseguimento dei lavori; il traforo poté proseguire soltanto grazie all'intervento di Cavour, che ottenne dalla Francia che i lavori potessero continuare a carico degli Italiani.

Tutt'altra era invece la posizione geografica della linea del S. Gottardo, a cavallo tra nord e sud Europa, molto più importante per collegare le grandi città del nord e del sud dell'Europa, tanto che fu realizzato attraverso un'impresa privata capace di raccogliere tutti gli interessi in gioco (la Società del Gottardo o Gottardbahn). In questa impresa la Germania partecipò con 30 milioni di franchi e la Svizzera con 28, ma il contributo pubblico più grande fu quello italiano, con 55 milioni di franchi dell'epoca. Fors'anche per questa ragione l'opera più importante – il traforo vero e proprio sotto la montagna – venne appaltato tramite un concorso mondiale, bandito il 5 aprile 1872, al quale risposero 7 ditte: due svizzere, due inglesi, una italiana e una tedesca (Caizzi 1985, p. 259). Dopo una prima valutazione l'attenzione si concentrò su due concorrenti: la Società italiana di lavori pubblici – che aveva realizzato il tunnel del Fréjus, e l'impresa del Ginevrino Louis Favre. Favre ottenne l'appalto in quanto la sua offerta era nettamente meno onerosa – di circa 15 milioni – di quella della

società italiana, inoltre Favre si impegnò a portare a termine la costruzione in 8 anni.

“Preso forse dall'ansia di non lasciarsi sfuggire l'appalto, Favre sottoscrisse un contratto eccessivamente oneroso, per rispettare il quale si batté poi con generosa, snervante fatica” (Caizzi, 1985, p. 260).

I lavori iniziarono nel settembre del 1872, da entrambi i lati, ad Airolo e Göschenen. L'eccessiva fiducia di Favre fu probabilmente dovuta ad una certa fede nella tecnica recente delle perforatrici ad aria compressa (vedi riquadro, cap. 2), che avevano potuto essere utilizzate con successo per la galleria del Fréjus. Infatti all'inizio molto del materiale per lo scavo proveniva dagli smobilizzati cantieri del Moncenisio, che Favre acquistò “per un compenso di circa 630 mila franchi” (ibid., p. 261). Questo acquisto faceva parte degli accordi grazie ai quali l'Italia mise a disposizione 55 milioni di lire per il traforo.

“(…) L'alta sovvenzione che il governo del Regno d'Italia s'impegnava a pagare, fu legata anche all'utilizzo della propria manodopera. Migliaia di minatori arrivarono da tutte le regioni, emigranti che varcavano le Alpi a causa della “miseria italiana”, che costringeva a cercare lavoro all'estero.” (Maggi 2009, p. 184).

Così, mentre il traforo del Fréjus venne realizzato essenzialmente con manodopera locale, di operai e minatori piemontesi, la linea ed il traforo del Gottardo furono in gran parte eseguiti da manodopera quasi tutta italiana, tra cui molti Piemontesi che già avevano partecipato all'impresa del Fréjus.

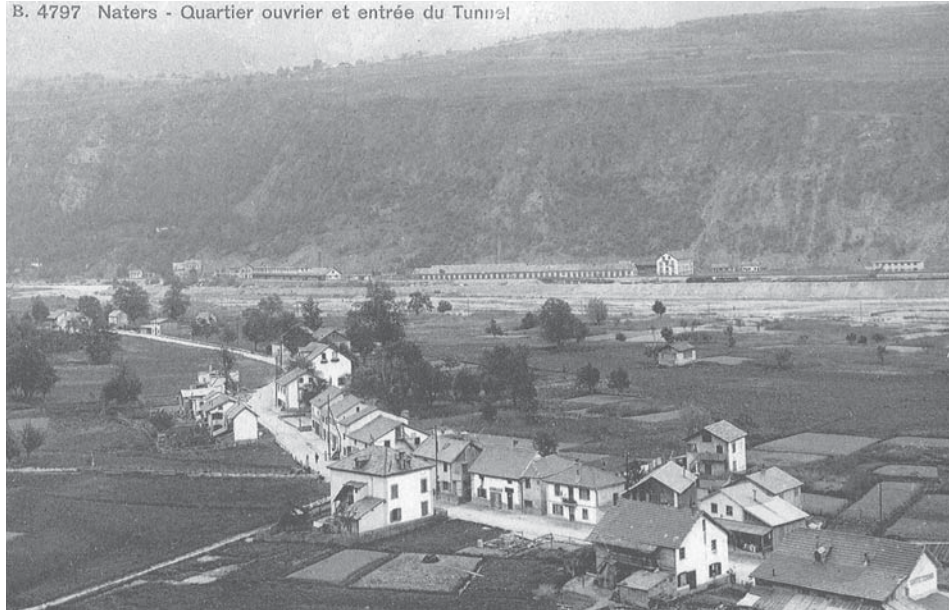
Il forte afflusso di popolazione italiana ebbe notevoli ripercussioni sociali e culturali (cf. Martinetti 1982, Crivelli 1987, Marcacci 2008). E' da notare che in Ticino gli stranieri residenti passarono tra il 1870 e il 1900 da 8'700 a 30'500, ovvero dal 7.2 al 21.9% della popolazione totale (Martinetti, 1982, p. 278). Tra il 1872 e il 1880 affluirono nel Ticino – e in gran parte ad Airolo per la costruzione della galleria – migliaia di lavoratori, talvolta con le loro famiglie. I Ticinesi, invece – almeno all'inizio – non approfittarono delle opportunità di lavoro offerte dai cantieri ferroviari, al contrario “Nello stesso tempo migliaia di ticinesi, soprattutto maschi emigravano periodicamente nella Svizzera interna o verso le nazioni limitrofe, in particolare Francia e Italia; diverse centinaia di ticinesi, anche in questo caso in prevalenza di sesso maschile, lasciavano le vallate sudalpine per cercarsi una nuova vita oltre Oceano, nelle Americhe.

(...) L'emigrazione oltremare raggiunse un tetto massimo (circa 1200 partenze) proprio nel 1873, quando si aprirono i cantieri per la costruzione del tunnel ad Airolo e diverse migliaia di lavoratori affluivano dall'Italia, attirati dalla prospettiva d'impiego e di guadagno. Nello stesso periodo, circa 6000 emigranti stagionali lavoravano nel resto della Svizzera, molti dei quali nel ramo edile. Ben collaudati circuiti sociali ed economici dell'emigrazione periodica, radicate tradizioni professionali e culturali, come pure i salari più elevati a nord delle Alpi, rendevano poco attraenti per la manodopera indigena i cantieri ferroviari, specialmente il lavoro in galleria.” (Marcacci 2008, p. 25).

D'altro canto, il cantiere del S. Gottardo si differenzierà anche rispetto a quello del Sempione, che sul lato svizzero rimase attivo per oltre 20 anni, per lo scavo del primo tubo dal 1889 al 1905, poi per il tunnel del Loetschberg dal 1906 al 1913, per poi riprendere nel primo dopoguerra per lo scavo del secondo tubo del Sempione, ciò che permise ad una popolazione di immigrati – essenzialmente italiani, in parte reduci dagli scavi del Fréjus e del San Gottardo – di stabilirsi in maniera pressoché definitiva. In Alto Vallese, a Naters sorse un vero villaggio (o un quartiere) operaio, dotato di una struttura urbana (Joris 2008), cosa che non ritroveremo invece sull'asse del San Gottardo.



Immagine
Fotogramma da: San Gottardo, film di Villi Hermann, 1977 (Il carro degli emigranti).
Allegoria dell'epoca rappresentante il collegamento tra l'Italia e la Germania attraverso il San Gottardo e la Svizzera (Verkehrshaus,



Villaggio del tunnel a Naters in Alto Vallese

Anche i trafori del Sempione e del Loetschberg attirarono molti minatori dal Nord Italia; la prima galleria tra Briga e Iselle fu costruita dal 1889 al 1906; seguì il traforo del Loetschberg tra Goppenstein e Kandersteg e, dal 1913 al 1921, la seconda galleria del Sempione; i cantieri si protrassero per più di 25 anni permettendo a parecchie famiglie di stabilirsi in modo permanente nell'Alto Vallese. Il quartiere operaio di Naters quindi si trasformò in modo duraturo, a differenza della maggior parte dei villaggi storici dei tunnel che a fine cantiere e dopo la partenza dei lavoratori andarono distrutti.

Ancor oggi si nota la struttura spaziale, costruttiva e sociale del villaggio di allora, malgrado molti edifici centenari abbiano dovuto lasciare il posto a nuove costruzioni o scomparire all'ombra di alti volumi a più piani. Situato di fronte a Briga, era allora un comune tipicamente rurale, con la grande chiesa. Oltre ad un insediamento provvisorio di baracche sul fondovalle lungo la vecchia strada del Furka sorsero costruzioni di diverso tipo e grandezza. Qui si sistemarono più della metà dei lavoratori e la popolazione del paesino crebbe dal 1888 fino alla fine secolo da 1075 a 3953 abitanti, più della metà parlavano italiano. Agli ingegneri e ai minatori si aggiunsero i commercianti e gli artigiani, ci fu un enorme incremento di attività.

Dell'educazione religiosa e scolastica della comunità italiana, si occupò, a partire dal 1912, la Missione Cattolica che costruì la scuola, una piccola costruzione in legno dipinta ancora esistente, che accolse molte generazioni di bambini stranieri.

Le baracche erano situate su un terreno paludoso e quando ci fu un'epidemia di tifo, il Comune fece costruire un serbatoio per l'acqua, fontane e canali di scolo. Lungo la Landstrasse sorsero numerosi ritrovi, bar, osterie, pensioni e negozi si intrapresero commerci a conduzione familiare si vendevano prodotti come liquori, vino, dolci, tabacchi, carbone, tessuti e tutto quanto poteva servire. Fornai, calzolari, commercianti, sarte, parrucchiere, venditori di biciclette, un fotografo e un cinema. In contrapposizione alle semplici e improvvisate costruzioni queste nuove conferivano un'aria urbana al luogo in cui la comunità ancora si riconosce.

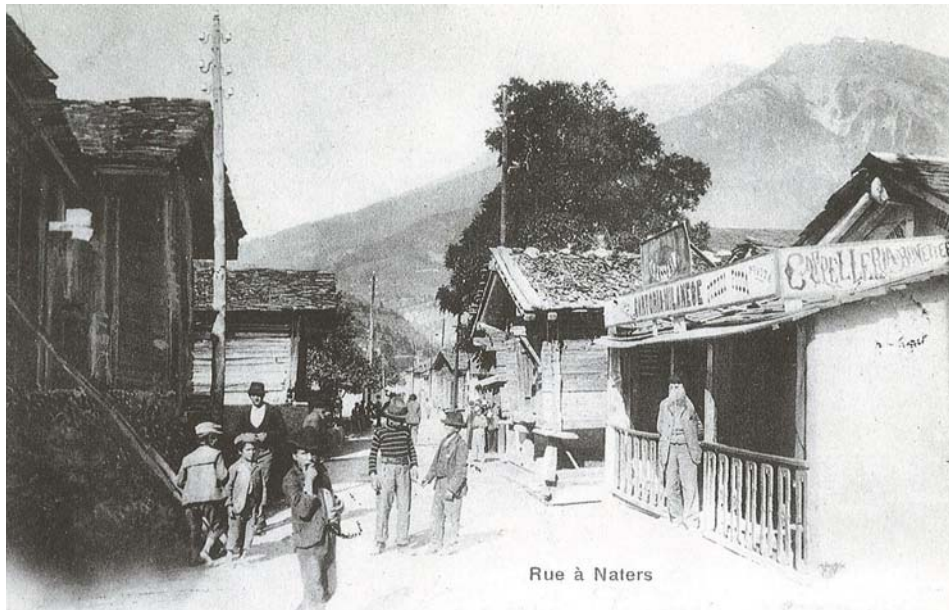
Immagini:

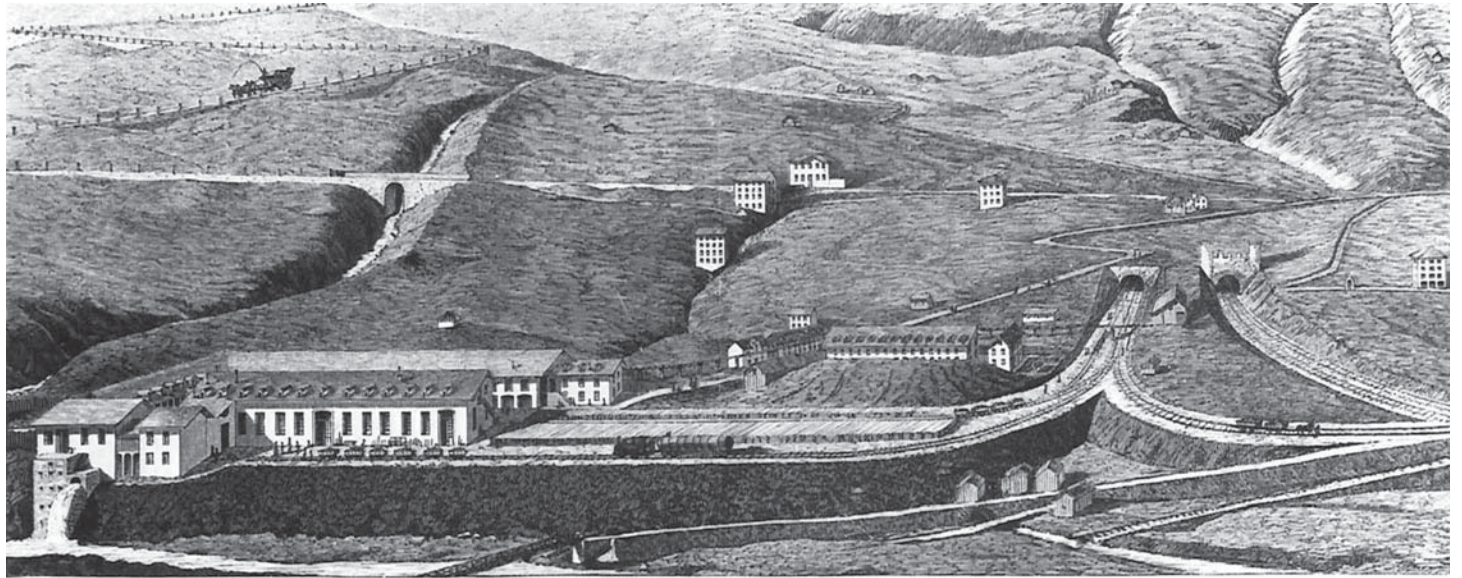
Naters, Quartier ouvrier et entrée du tunnel (in: Huber Bohnet I., 2008, p.105) (Inizio XX sec.).

Rue à Naters (in: Joris E. 2008) (Inizio XX sec.).

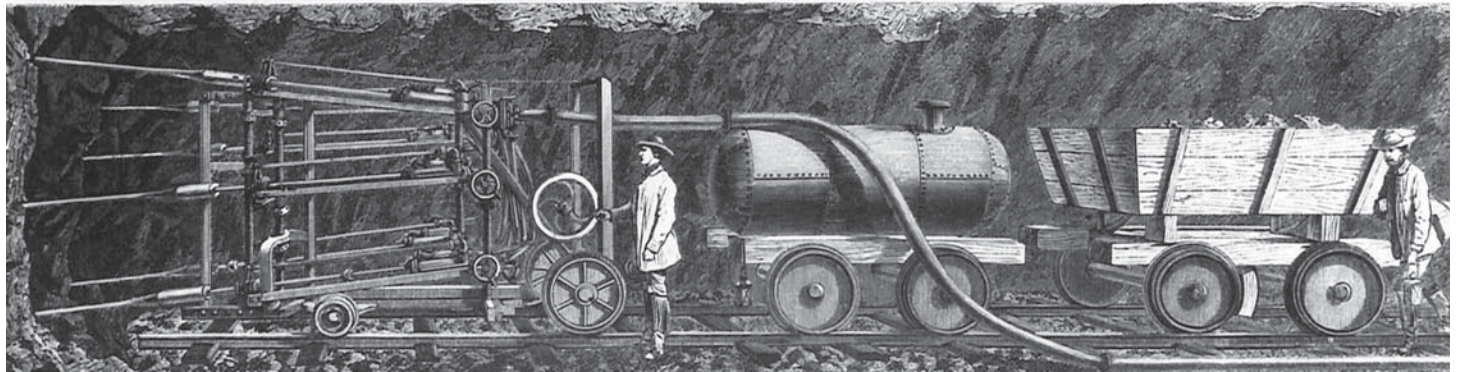
Luzern) oggi in parte distrutto.

Naters oggi in „Tunneldorf Naters“ in: Tec21, n. 15, 2008 sels constructed houses, today ruins, „mission school kindergarten and cultural center, Jossen E. Gemeinshamten, Mittagessen in der mission 1919





Ansicht in Airolo (Reparaturwerkstätte, Compressorhaus, Arbeiterwohnungen, Richtung Süden, Tunnelringang).



Immagini di questa pagina:
Stampa dell'epoca: Le installazioni di cantiere con gli imbocchi del
tunnel ad Airolo; Macchina perforatrice ad aria compressa.
(SBB Historic, Bern)

2. Installazioni di cantiere e organizzazione degli alloggi operai della Gotthardbahn

2.1. I cantieri del tunnel

Le installazioni di Airolo e di Göschenen furono costruite completamente a carico dell'impresa appaltatrice dei lavori di scavo, l'impresa Luis Favre, e la maggior parte dei fabbricati venne demolita alla fine dei lavori.

Gli alloggi operai erano ubicati all'interno dell'area di cantiere, in pratica sottostavano agli imperativi tecnologici dell'epoca. Il luogo, l'area di cantiere, lontana dai nuclei esistenti, fu scelta in funzione di tre fattori principali:

- 1) L'orografia del territorio (caratterizzato da terreni con forti pendenze e dalla scarsità di aree pianeggianti).
- 2) L'approvvigionamento idrico: l'acqua quale fonte energetica necessaria (forza motrice per far funzionare le perforatrici ad aria compressa e le locomotive per la trazione dei convogli di cantiere).
- 3) L'ubicazione del portale del tunnel.

Per la costruzione dei grandi fabbricati del cantiere si scelsero terreni liberi da costruzioni, con espropriazioni e sacrificio di pascoli, in zone possibilmente pianeggianti o che potevano essere trasformate tali con terrapieni ricavati coi materiali di scavo.

Il cantiere della ferrovia modificava profondamente l'orografia del territorio.

I fabbricati per la produzione energetica erano di notevoli dimensioni, edifici lunghi e stretti, e collegati ai canali di alimentazione dell'acqua trasportata a valle da ingegnose condotte appositamente costruite.

Nella sala dei compressori l'energia idrica veniva trasformata in aria compressa, in seguito immagazzinata in appositi serbatoi, per i quali erano pure richiesti volumi di una certa dimensione. L'aria compressa veniva trasportata con tubi all'interno del tunnel.

La scelta del tracciato delle gallerie direzionali determinava l'ubicazione dei portali, e determinava i collegamenti al cantiere.

Un impianto dettato dalla tecnologia, l'assenza di un

disegno urbano, tutto il complesso era paragonabile ad una grande macchina: una fabbrica legata alla produzione.

Essa primeggiava; era la più importante e dettava ragione; nella gerarchia delle cose gli uomini erano i più flessibili.

All'interno del cantiere non esisteva una struttura di villaggio organizzata, autonoma, c'erano sì i dormitori, i servizi primari come le mense, l'infermeria e le latrine, volumi sparsi nell'area del cantiere, senza i servizi sociali.

Come funzionavano le perforatrici

„Finita una perforazione veniva innanzi tutto prolungato sino alla fronte il binario di servizio dello scartamento di metri 1; quindi si faceva avanzare l'affusto che portava di solito 6 perforatrici, e con esso il serbatoio d'acqua per l'iniezione nei fori da mina e il carrello che portava i fioretti. Poi si fissava all'affusto il tubo di cuoio che vi portava l'aria compressa. Si determinava allora il numero ed il sito dei fori sulla fronte d'attacco dell'avanzata. Le perforatrici erano messe a posto e l'aria compressa motrice veniva introdotta negli apparecchi di distribuzione. Il lavoro degli operai consisteva allora nel sorvegliare il lavoro delle macchine; nel cambiare i fioretti smussati, o diventati troppo corti e nel sostituire al bisogno le perforatrici avariate. Una volta finita la formazione di fori, l'affusto veniva ricondotto indietro sulla via di servizio a una di stanza di circa 200 metri, per metterlo al riparo degli spari delle mine, e la squadra degli operai addetti alla perforazione cedeva il posto alla squadra addetta alla carica e sparo delle mine (fochini) e all'altra incaricata del carico e trasporto delle materie di scavo (marinieri). I fori da mina, il cui numero variò, in via generale, da 16 a 25, venivano caricati con cartucce di dinamite in ragione di un chilogrammo circa per foro; poi le mine venivano accese e sparate, il più spesso in tre distinte volate. Una prima volata comprendeva i fori del centro, una seconda i fori superiori (di corona) e i laterali, una terza infine i fori inferiori (di rilevaggio). Una volta partite tutte le mine, i detriti venivano asportati, poi veniva prolungata la via di servizio, e l'affusto veniva ricondotto sulla fronte per un nuovo attacco.”
Citazione da: Biadego G.B (1906) I grandi trafori alpini, Fréjus, San Gottardo, Sempione ed altre gallerie eseguite a perforazione meccanica, Milano, p. 172, citato da Maggi S (2009), pp. 186-187.

2.2. Le installazioni di cantiere di Airolo

I piani di situazione riportati in questa pagina e seguenti; disegnati in scala 1:1000, forniscono dati importanti: descrivono la destinazione d'uso, la posizione e la dimensione planimetrica dei fabbricati e molte altre cose. Quello di Airolo è datato il 30 aprile del 1876, quello di Göschenen che non ha data sembrerebbe contemporaneo (la riproduzione andrebbe rifatta senza le deformazioni del foglio). Rportiamo la legenda con la descrizione degli edifici del piano che ci ha permesso di verificare oggi sul posto i segni rimasti del periodo del cantiere della Gotthardbahn

2.3. Le installazioni di cantiere di Airolo

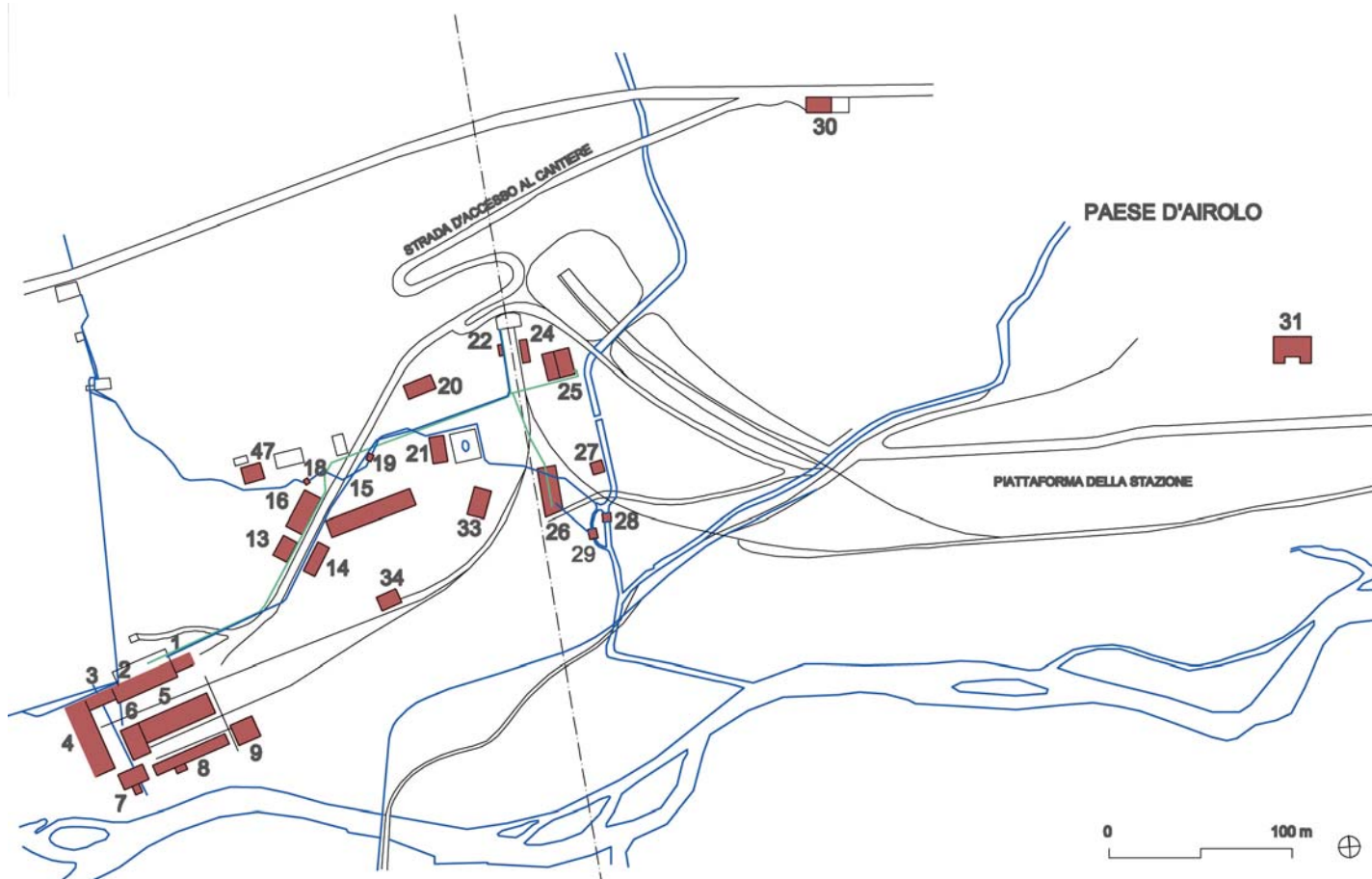
Tunnel del San Gottardo

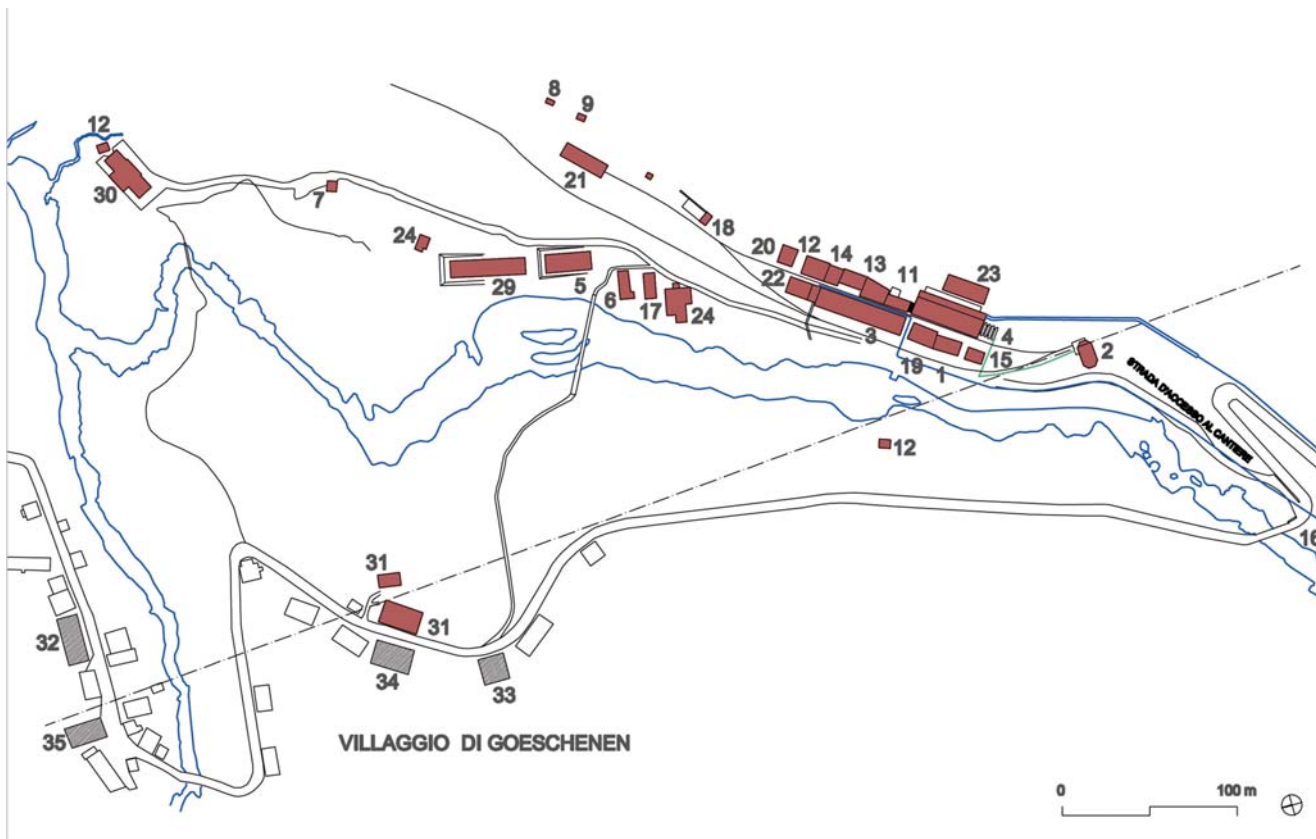
Piano di situazione delle installazioni ad Airolo,

30 aprile 1876

Descrizione degli edifici

1. Uffici
2. Fabbricato delle turbine
3. Edificio dell'economato
4. Deposito dei materiali e rimesse
5. Officina di riparazione
6. Cucina
7. Segheria
8. Fonderia, 8bis. Spazio di prova delle perforatrici
9. Officina di montaggio degli affusti
10. Ponte bilico
11. Baracca per la fabbricazione delle cartucce esplosive
12. Deposito delle pompe antincendio
13. Casa d'abitazione
14. Deposito
15. Alloggi degli operai n° 1
16. Alloggi degli operai n° 2
17. Ospedale
18. Latrine
19. Latrine
20. Edificio di servizio del tunnel
21. Scuderia
22. Aspiratori
23. Alloggio del guardiano
24. Edificio di servizio del tunnel
25. Fabbricato dei compressori a pistoni d'acqua: a) Caldaie; b) Meteore e compressori
26. Cucina per appuntare le perforatrici
27. Deposito della calce
28. Latrine
29. Ventilatore
30. Scuola
31. Edificio sede dell'impresa Favre
32. Edificio sede della Compagnia
33. Scuderia
34. Baracca degli scalpellini





2.3. Le installazioni di cantiere di Göschenen

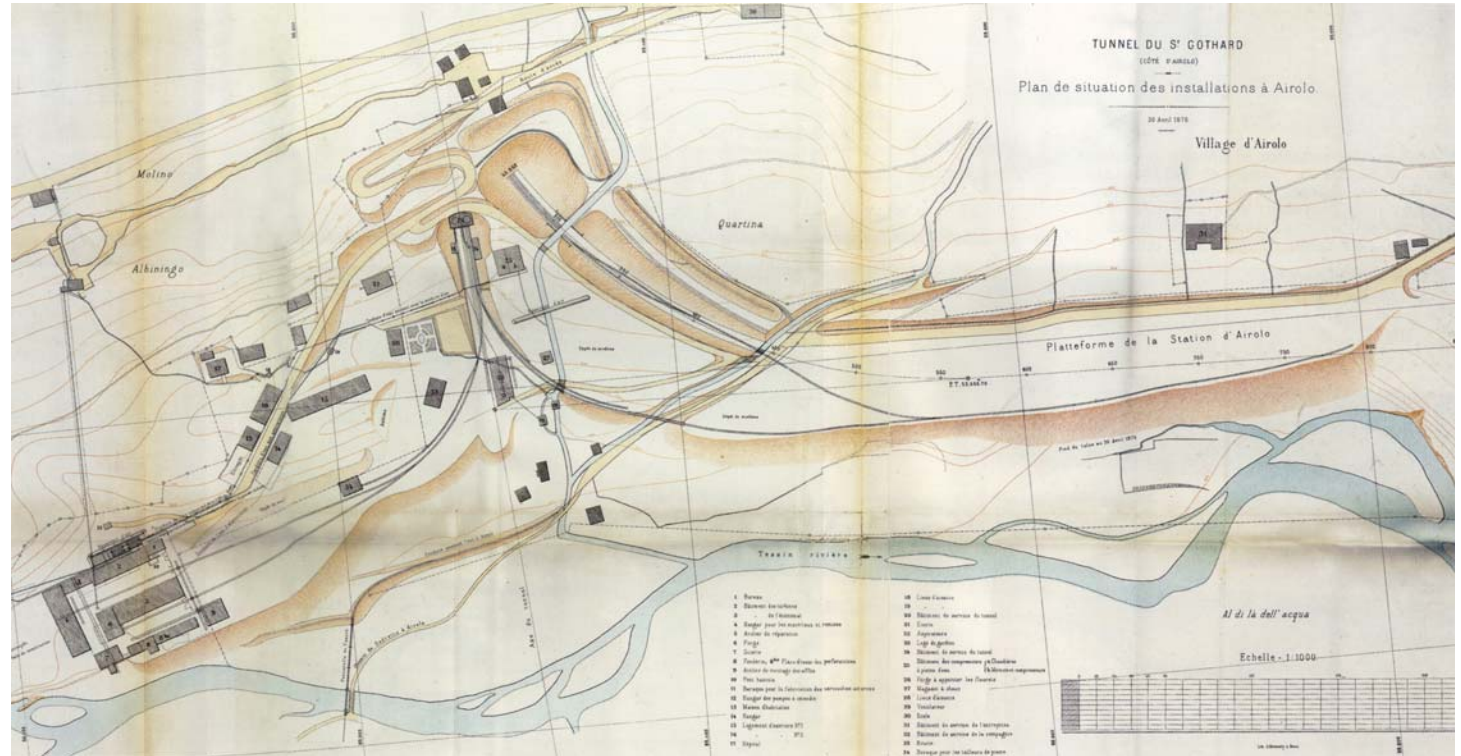
Tunnel del San Gottardo

Piano di situazione delle installazioni a Göschenen,
senza data

Descrizione degli edifici

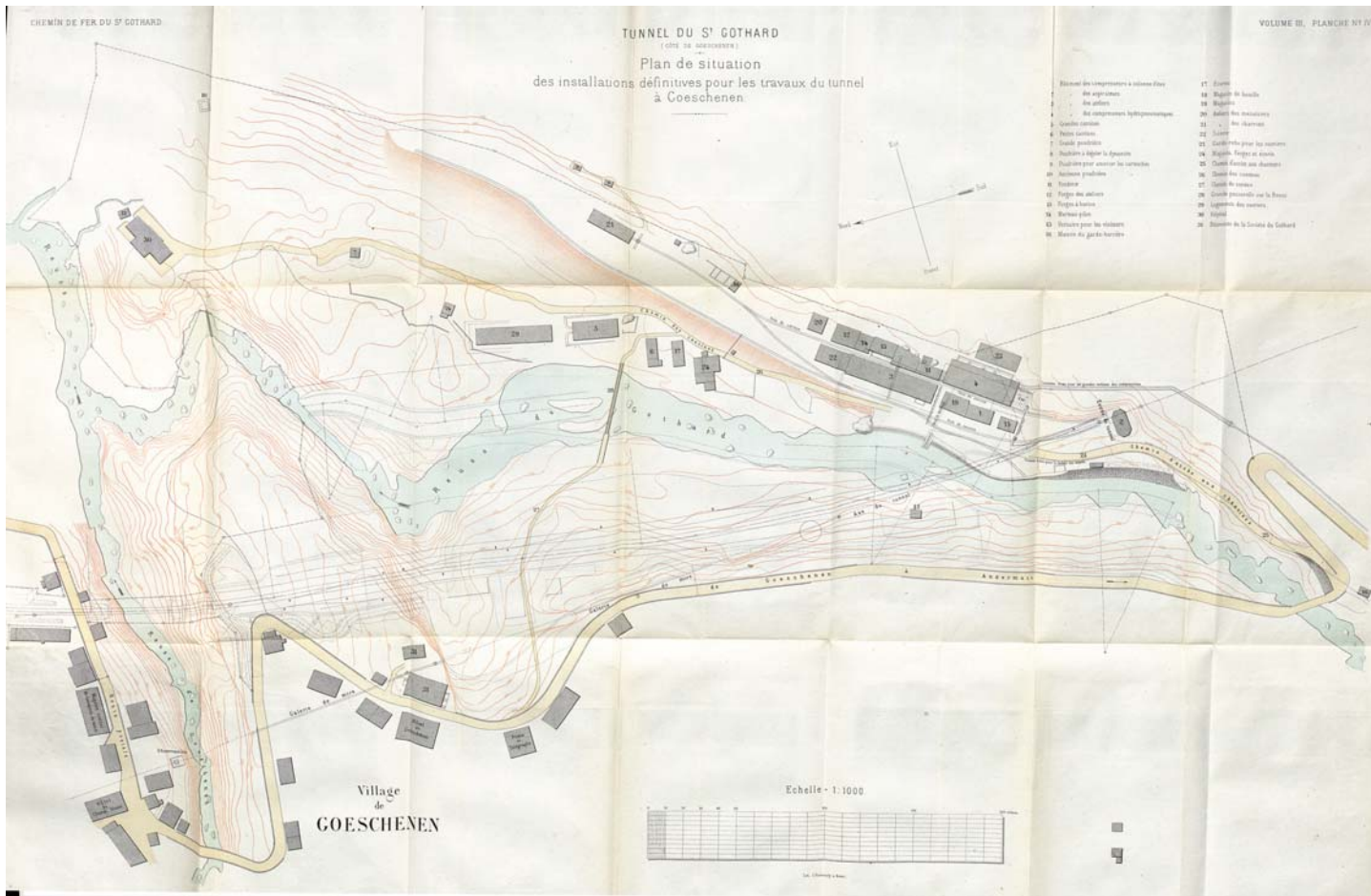
1. Fabbricato dei compressori a pistoni ad acqua
2. Fabbricato degli aspiratori
3. Laboratori, officine
4. Fabbricato dei compressori idropneumatici
5. Grande refettorio (mensa)
6. Piccolo refettorio (mensa)
7. Grande polveriera
8. Polveriera per disgelare la dinamite
9. Polveriera per accendere le cartucce
10. Vecchia polveriera
11. Fonderia
12. Fucina dei laboratori
13. Fucina per gli scalpelli
14. Mazza
15. Spogliatoio per i visitatori
16. Casa del sorvegliante del tunnel
17. Scuderie
18. Negozio di carbone
19. Depositi negozi
20. Laboratorio dei falegnami
21. Laboratorio dei carrai
22. Segheria
23. Spogliatoio per gli operai
24. Deposito, fucine e scuderie
25. Strada d'accesso al cantiere
26. Strada delle mense
27. Strada di servizio
28. Grande passerella sulla Reuss
29. Alloggi degli operai
30. Ospedale
31. Edificio sede della Società del Gottardo
32. Emporio della Compagnia
33. Posta e telegrafo
34. 35. Hotels

Planimetria:
Schema L. Boschetti



Planimetria:
Tunnel su S. Gothard - Plan de situation des installations à Airolo, 30
avril 1876
Reprint in: Kovári e Fechtig (2000), p. 17.

Immagine: Canale per condotta d'acqua per dar forza alle macchine
perforatrici.
Archivio G. Giulini, Airolo



Planimetria:
 Tunnel su S. Gotthard - Plan de situation des installations définitives
 pour les travaux du tunnel à Coeschenen (s.d.).
 SBB Archiv, Bern
 Laboratorio dei carri oggi in disuso a Goeschenen 2010 foto C.Sumì



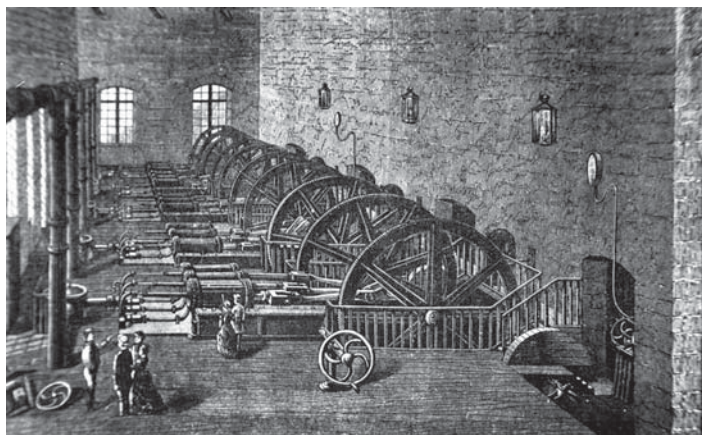
Airolo /
Foto aerea G. Giulini, Airolo 2009
Istallazioni di cantiere con il villaggio
(ca 1880)

Fonte immagine:
Verkehrshaus Luzern / Docuzentrum / Fotostudio Adolf Braun.



Portale di Göschenen oggi fotografia degli autori
Göschenen / Installazioni di cantiere
(ca 1880)

Fonte immagine:
Verkehrshaus Luzern / Docuzentrum / Fotostudio Adolf Braun.



Immagini (Airolo):

1. Interno della centrale compressori, sistema Colladon (Stampa dell'epoca, Archivio G. Giulini, Airolo).
2. Serbatoi di riserva aria compressa (Stampa dell'epoca, Archivio G. Giulini, Airolo).
3. Locomotiva ad aria compressa (SBB Historic).
4. Installazioni di cantiere davanti al portale sud / imbocco della galleria direzionale (Stampa dell'epoca in: Trüb W., A. Eggermann, K.G. Lanfranconi, P. Winter, R. Kalt., 1982, p.105).



Immagini (Göschenen)

1. Göschenen a volo d'uccello - 1880, incisione su legno (in: Honegger J. A.)
2. Göschenen nel 1885 (fotografia - SBB historic)
3. Installazioni di cantiere davanti al portale nord / imbocco della galleria direzionale (Stampa dell'epoca in: Trüb W., A. Eggermann, K. G. Lanfranconi, P. Winter, R. Kalt., 1982, p.106).

Oggi l'elémporio e la sede della società Goeschenen foto degli autori

2.4. Gli alloggi operai dell'impresa Favre

Poche fonti permettono di risalire ai casamenti o alle baracche costruite dall'impresa Favre per alloggiare i minatori e gli operai. Per i quadri dell'impresa, ad Airolo si utilizzò la Maison des ingénieurs, sopravvissuta all'incendio del settembre 1877, già proprietà delle FFS.

Per contro per gli alloggi operai molto poco si sa. (cf. immagini). Di fatto una delle uniche certezze è che non bastarono mai per alloggiare i minatori e le loro famiglie e che molti di essi – la maggioranza – dovette trovare alloggio nel paese, dividendo in tre un posto letto in base ai turni di lavoro in galleria.

Ad Airolo l'impresa Favre organizzò la costruzione di due casamenti che potevano ospitare circa 300 persone. A Göschenen, secondo i piani delle installazioni, venne realizzato un solo casamento a funzione unica, ma si presume che anche gli edifici della mensa avessero no dei posti letto ai piani superiori. Li intravediamo, sempre in secondo piano, nelle viste d'insieme delle fotografie d'epoca.



Immagine:
Airolo durante i lavori di costruzione /con ingrandimento degli alloggi operai dell'impresa sulla destra
Verkehrshaus Luzern / Docuzentrum / Fotostudio Adolf Braun.



A Göschenen, vediamo in primo piano al centro l'emporio dietro, la sede della società, la posta e telegrafo ed alcuni alberghi, questi edifici esitano ancora quasi tutti e troviamo ancora i segni nella roccia dell'asse della galleria



Immagine:
Göschenen nel 1885 / con ingrandimento degli alloggi operai
dell'impresa a sinistra, ormai disabitati
SBB Archiv, Bern

I casamenti dell'impresa Favre ad Airolo, all'interno delle installazioni di cantiere.

Si trattava di grandi fabbricati con tetto a due falde in muratura, piuttosto riconducibili alle fabbriche che ospitavano gli spazi di produzione e le officine meccaniche, che a delle case. Si riconoscono solo dal numero delle finestre differenziate da numero, misura e proporzioni e dalla presenza di scalette esterne. Il grande tetto con gli abbaini e i camini delle stufe.

A differenza delle sale dei compressori, dove all'interno c'è un unico grande spazio, i casamenti operai erano organizzati su tre livelli ed ospitavano tra le 250 e le 300 persone.

Al pianterreno ed al primo piano) c'erano 24-28 unità di alloggi ognuno di due locali, con entrate autonome e serviti da scalette che davano direttamente all'esterno. Le unità erano dotate di camino o stufa in ghisa, nelle quali alloggiavano dalle 4 alle 8 e più persone e probabilmente anche famigliari.

All'interno non c'erano né acqua né servizi igienici. L'acqua corrente potabile veniva fornita da fontane esterne, le latrine erano localizzate fuori in piccole baracche.

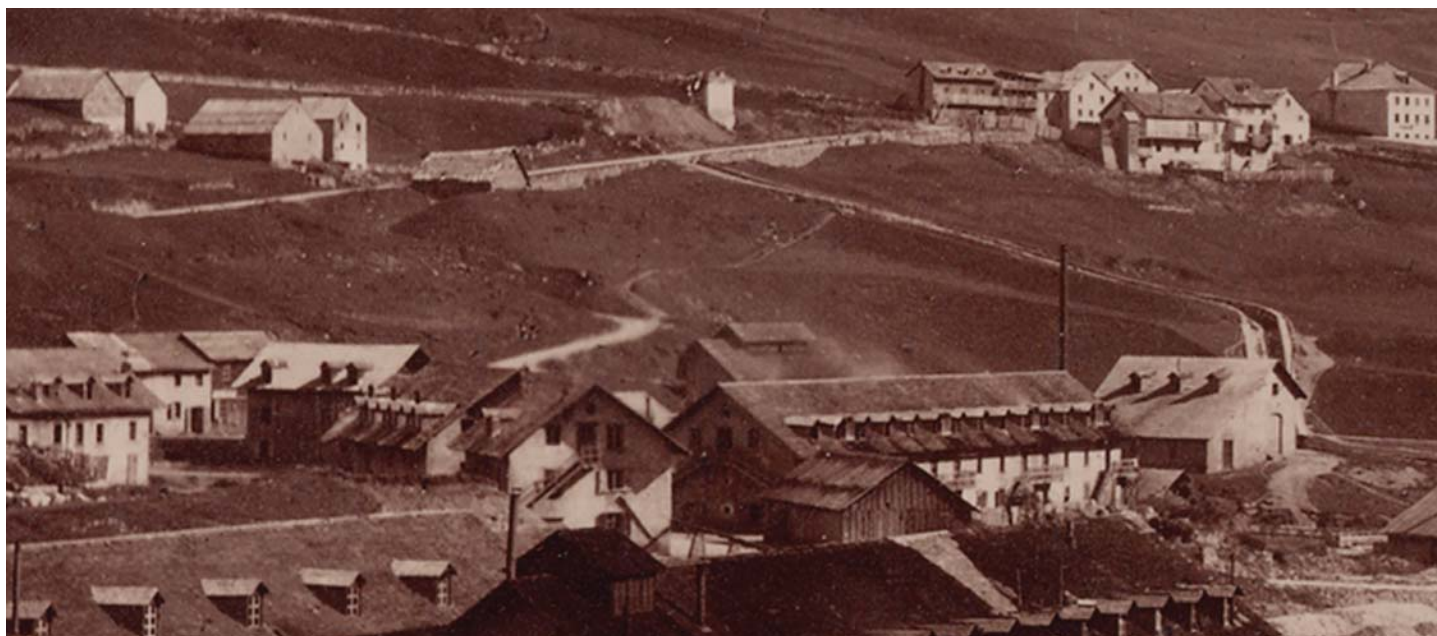
Dalle planimetrie pervenuteci e disegnate in scala 1:1000, ricaviamo le seguenti dimensioni dei fabbricati di alloggio, che, confrontate per analogia alle baracche prefabbricate in legno dei villaggi operai della rampa nord ci permettono di avanzare delle ipotesi sulla loro tipologia ed organizzazione interna.

Riportiamo le dimensioni planimetriche dei casamenti ricavate dalla planimetria:

Airolo	Alloggio operai 1	50	x 9,60/10 m
Airolo	Alloggio operai 2	22,5	x 10 m
Goeschenen	Alloggio operai	41	x 9,60/10 m

Per un confronto ad Airolo il fabbricato delle turbine misurava 35/36 m x 9 m.

Grandi edifici avevano bisogno di terrapieni, normalmente venivano disposti parallelamente alle curve di livello.



Fonte immagine: Ingrandimento dei casamenti di Airolo dietro, nella foto in alto un gruppo di case al limite del villaggio una delle quali ospitava la scuola.

Verkehrshaus Luzern / Docuzentrum / Fotostudio Adolf Braun.



I casamenti dell'impresa Favre a Göschenen, all'interno delle installazioni di cantiere.

Fonte immagine:
Verkehrshaus Luzern / Docuzentrum / Fotostudio Adolf Braun.

In questi casamenti vivevano in maggioranza i capi operai e gli artigiani. Spesso vi si trovavano delle donne facenti funzioni di casalinghe.



Gli alloggi con le mense nel 1885. Nella foto a destra si nota come gli alloggi e parte della mensa stavano per essere demoliti negli anni successivi all'apertura della linea ferroviaria

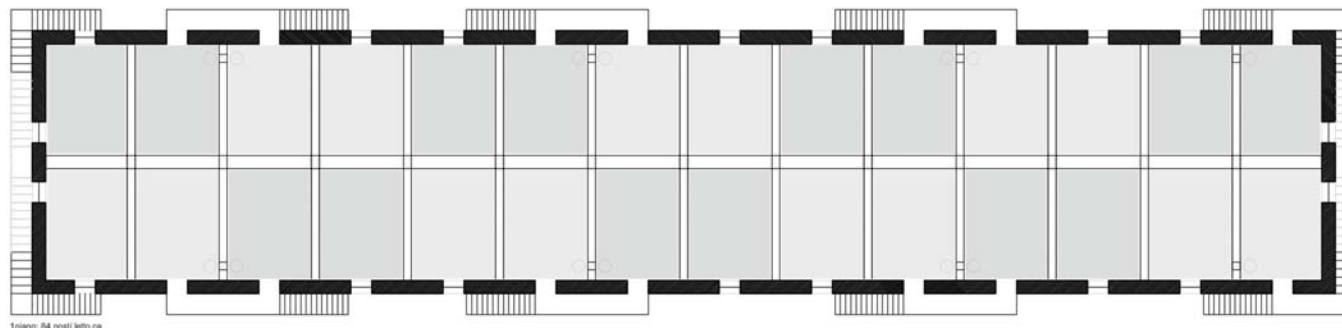
Fonte immagini: SBB Archiv

A destra: Schema tipologico / ipotesi in base alle fotografie e alle planimetrie (manca il piano terreno, primo piano e piano tetto) / disegno in scala 1:200

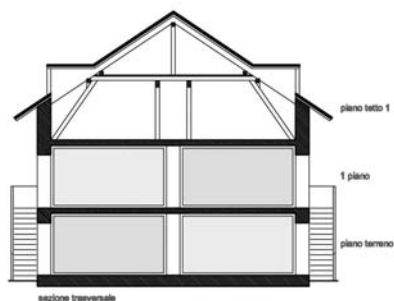
Sotto. visualizzazione delle persone che alloggiavano nelle "maisons ouvrières" di Louis Favre)

Fonte: elaborazione L.B.C.

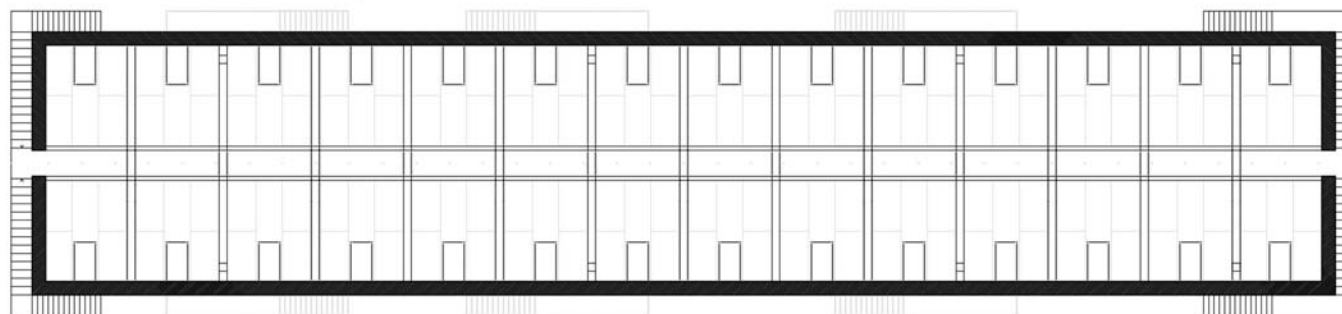
Sotto: Sezione dei casamenti. Ipotesi verificata con i piani delle baracche, disegno in scala 1:200.



1 piano: 84 posti letto ca

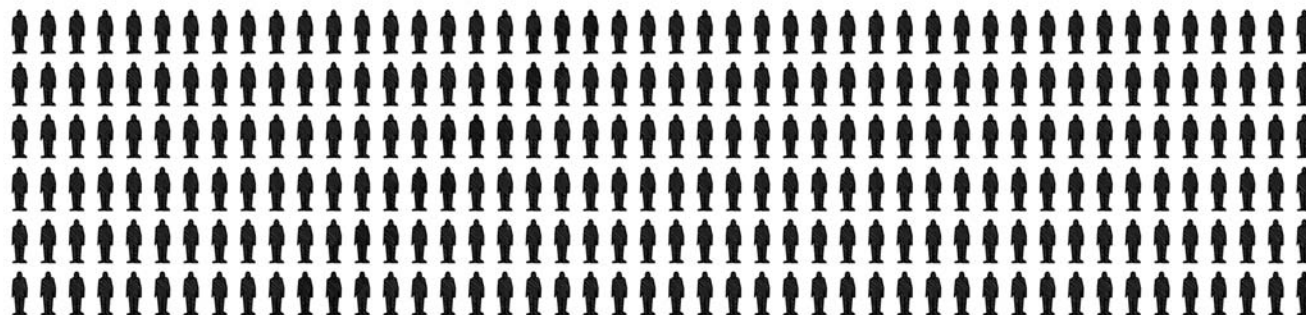


sezione trasversale



piano tetto 1 : 112 posti letto

0 5 m

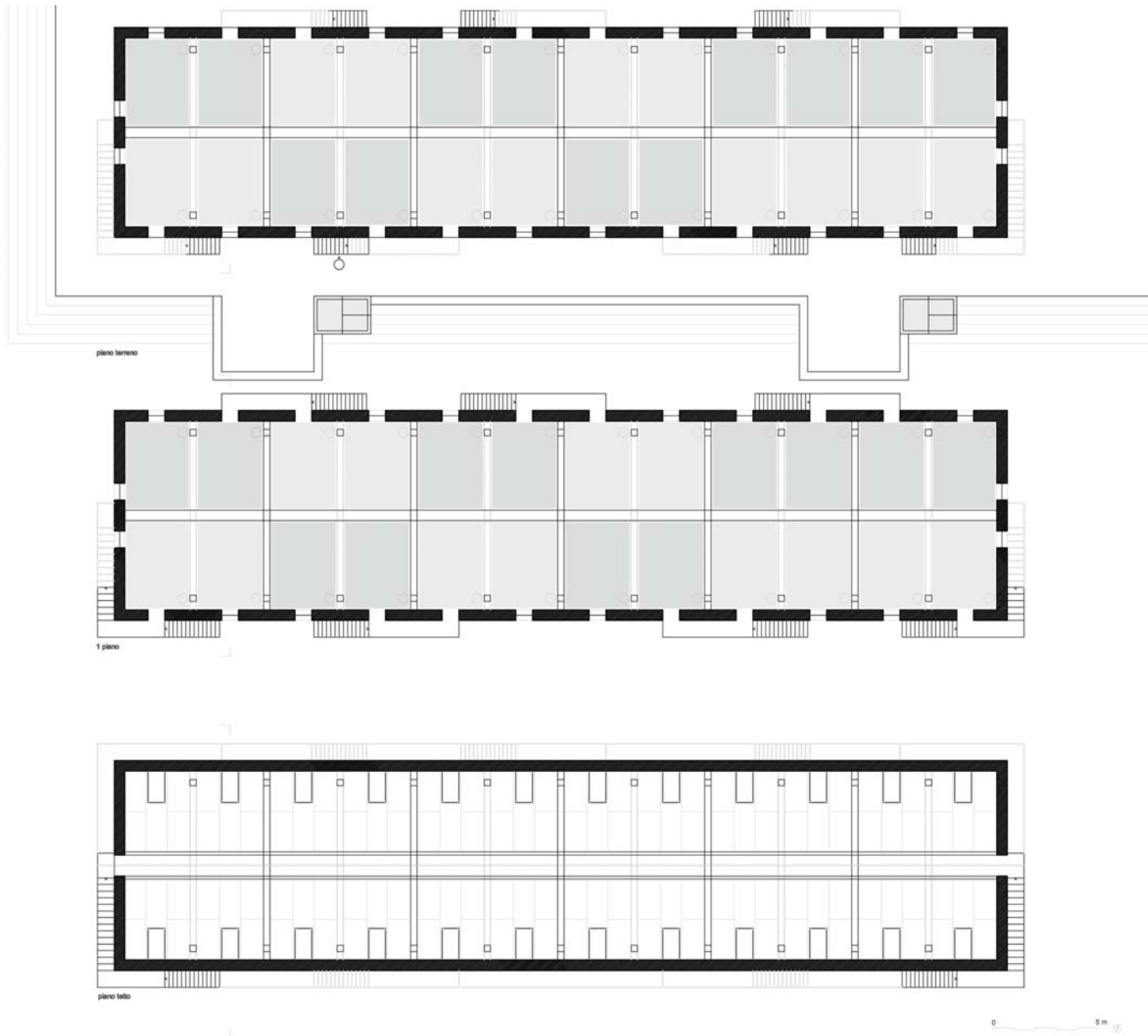
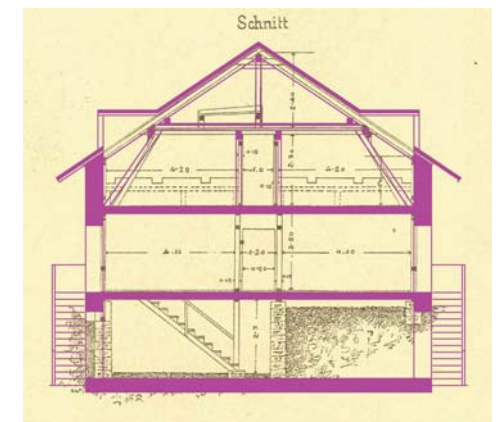


I casamenti dell'impresa Favre a Göschenen, all'interno delle installazioni di cantiere.

A destra: Schema tipologico / ipotesi in base a fotografie ed planimetrie di situazione (piano terreno con baracche delle latrine, primo piano organizzati ad unità di due locali con accesso autonomo dall'esterno e piano tetto dormitorio con corridoio centrale raggiungibile da una scala esterna) / Disegno in scala 1:200

Fonte: elaborazione L.B.C.

Sotto: Sovrapposizione della sezione dei casamenti. Ipotesi verificata con i piani delle baracche, in Moser 1885.



2.5 Le baracche per l'abitazione degli operai

Il manuale dell'ing. Moser (Moser 1885) pur redatto posteriormente allo scavo e pur riguardando soltanto la rampa nord (da Flüelen a Göschenen) costituisce una fonte molto interessante per quanto riguarda le diverse tipologie di edifici ad uso abitativo. Riportiamo queste tavole perché le condizioni di vita sono le stesse, analoghe le dimensioni dei moduli rispetto ai casamenti dell'impresa Favre.; Queste baracche prefabbricate in legno sono adatte per essere smontate e rimontate lungo la tratta.

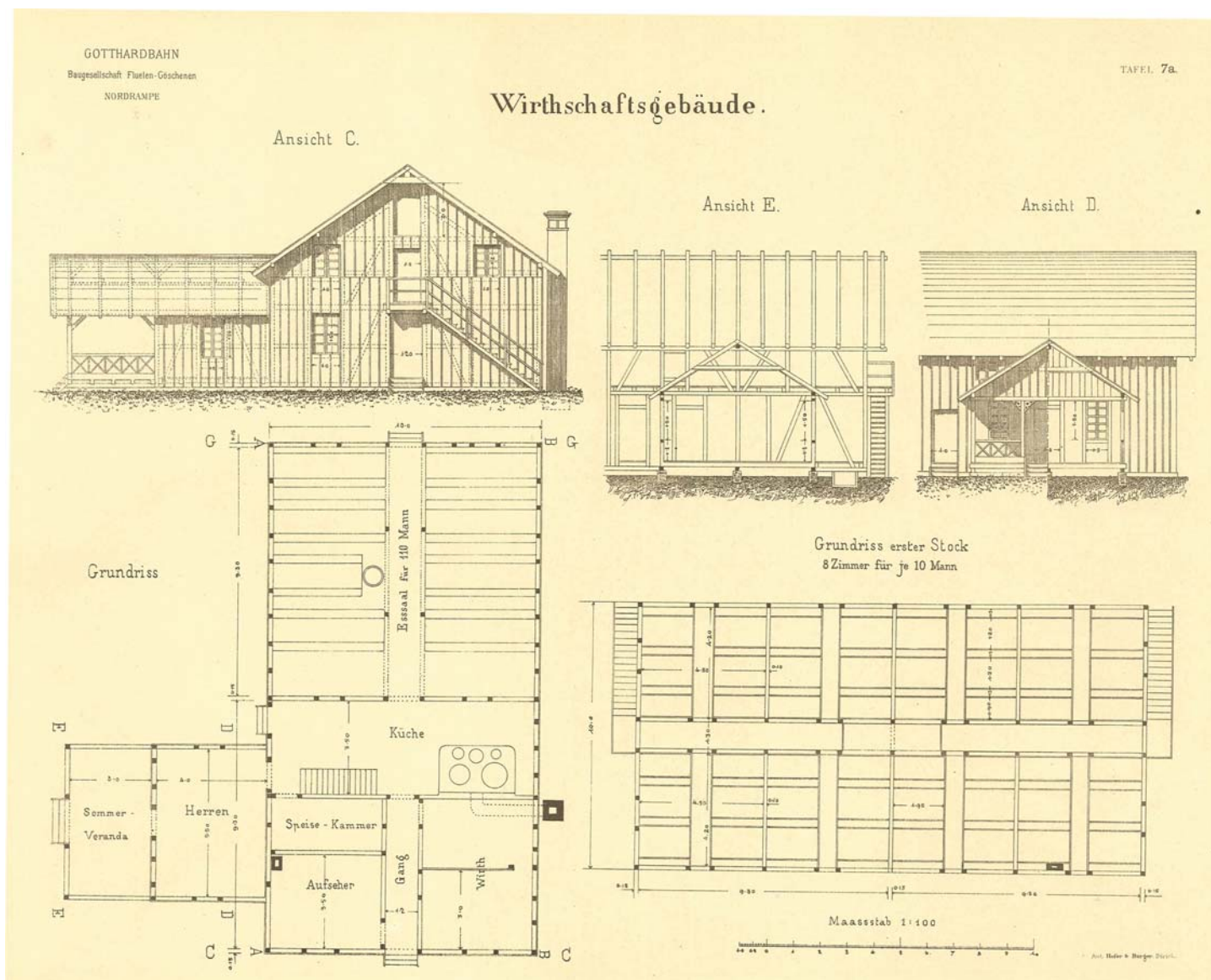
In particolare si possono rilevare (e confermare) le pesime condizioni di abitazioni degli operai.

Osservando ed analizzando le tavole delle baracche-dormitorio e baracche-mensa rappresentate nelle tavole tecniche (vedi Moser 1885, Tavv. 6 a 8) rileviamo i seguenti moduli dimensionali riguardanti gli alloggi operai:

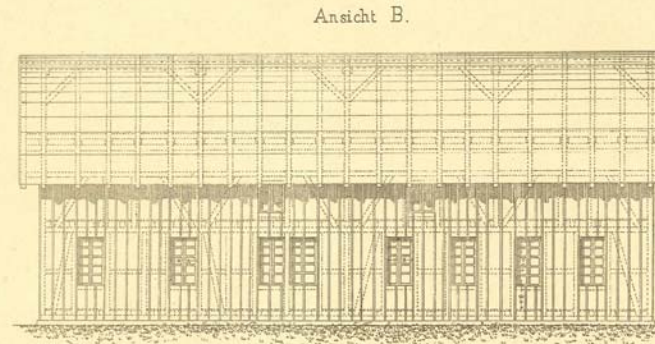
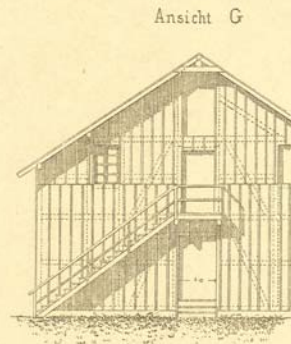
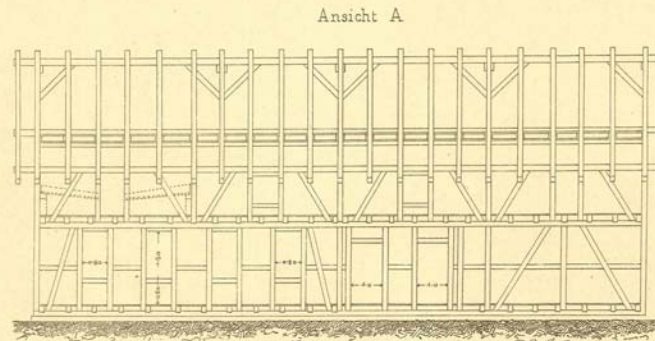
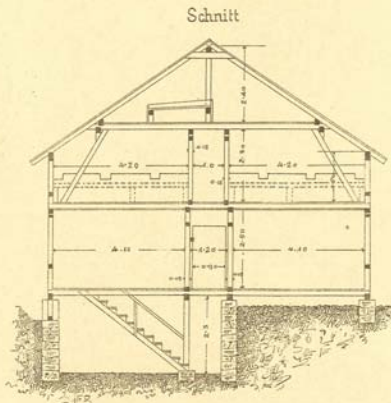
Tavola 7° e 7b rappresentante l'edificio dell'economato con cucina, mensa e dormitori:

- pareti esterne 2-3 cm di rivestimento con tavole di legno e con struttura portante in legno di 15 cm;
- camera da letto per 8 uomini superficie di 18.9 mq
- altezza del locale 2.30 m;
- volume del locale per 10 uomini: 43.5 mc, a testa 4.35 mc;
- larghezza corridoi 1.0 m;
- finestra 0.648 mq (illuminazione 3.6 % rispetto alla superficie);
- arredo fisso: un letto (costituito da un piano inclinato rialzato simile ad un pagliericcio di 1.20x1.95 m) per due persone;
- un piano laterale di 30 cm e uno spazio vuoto sotto i letti di altezza 40 cm.

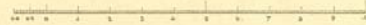
Come si può facilmente inuire, la luce e la ventilazione erano molto scarse. Si trattava in questo caso di 8 camere da 10 posti letto al primo piano, con un giaciglio su un piano di legno inclinato tipo pagliericcio di 120x195 cm per ogni due operai, con a lato un ripiano



Wirtschaftsgebäude.



Maassstab 1:100



Aut. Bafer & Berger, Zürich.

per riporre oggetti personali di 30 cm di larghezza ed uno spazio sottostante (dopo il lavoro in galleria gli indumenti erano bagnati e venivano stesi alle finestre o per terra al sole). Nei sottotetti le condizioni erano ancora peggiori.

Secondo i disegni si legge una parete ad ossatura lignea con una tavola come diaframma tra esterno ed interno, senza insolazione.

I tavoli delle mense ognuno per 14 persone con panche a file di 7 operai (1 posto panca di 60 cm), in file da 7. Sicuramente vigeva un clima militare (con sorvegliante) per evitare i disordini dovuti all'eccessiva promiscuità ed alle condizioni estreme a cui erano sottoposti i lavoratori.

Analoga o forse anche peggiore era la situazione delle singole baracche dormitorio (Tavola 6, pagina successiva).

Le condizioni di abitazione che risultano da queste descrizioni confermano le diverse testimonianze di medici dell'epoca (cf. Martinetti 1982, pp. 301-308).

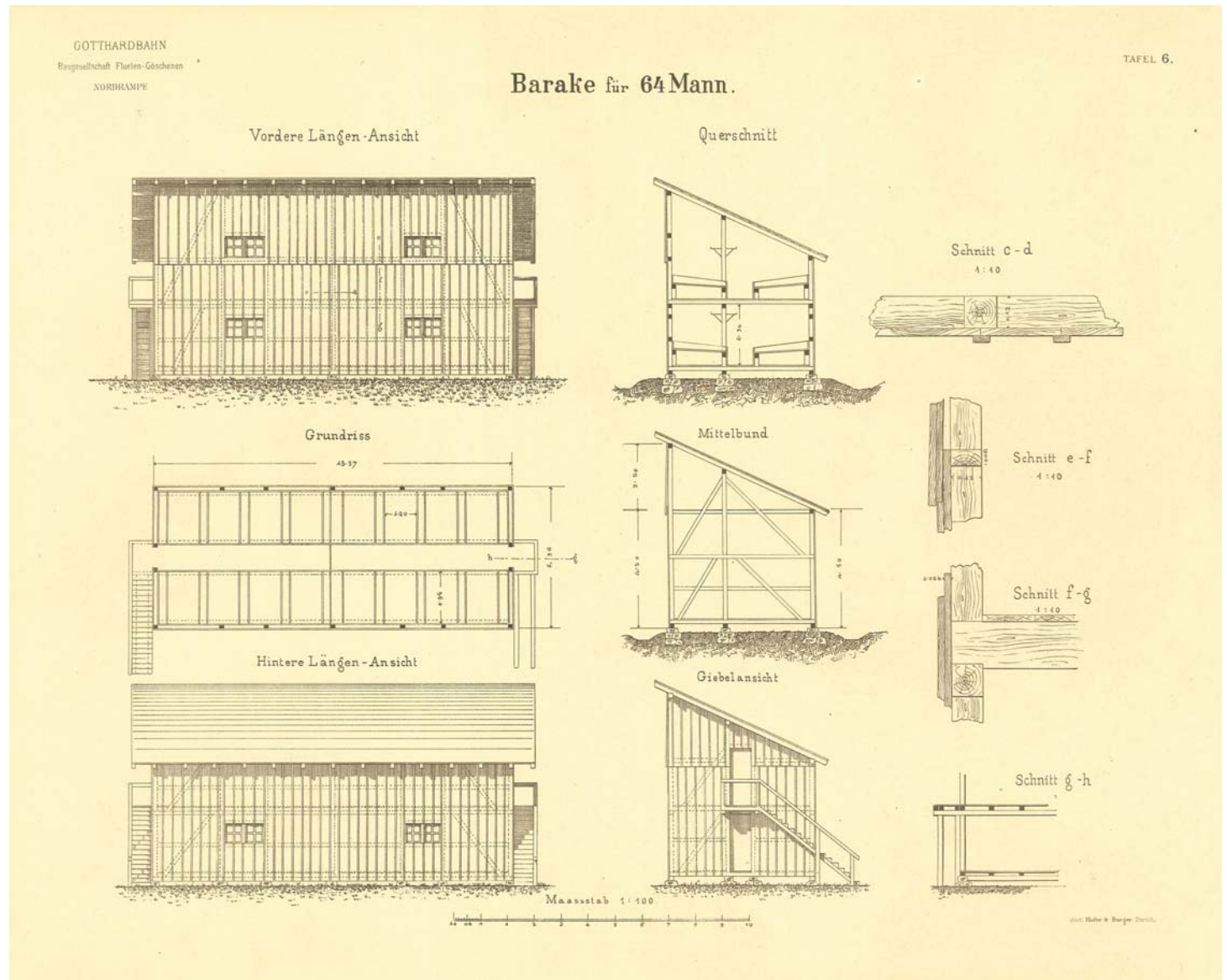
In particolare si possono ricordare le raccomandazioni del Dr. Sonderegger, presidente Commissione sanitaria svizzera, diffuse dal dipartimento delle poste e delle ferrovie in una circolare del 1881. Sonderegger affermava: "Siccome i locali, nei quali abitano e dormono gli operai, dal lato sanitario lasciano molto a desiderare, il Dipartimento di Posta e Ferrovia si trova nuovamente in obbligo d'invitare i Governi del cantone di Svitto, Uri e Ticino a voler rimediare a questo stato di cose, sottoponendo a seria considerazione i seguenti punti:

- 1 situazione e costruzione delle abitazioni
 - 2 numero degli operai nelle singole case e locali, volume d'aria per persona e numero delle finestre;
 - 3 pulizia e ventilazione dei locali;
 - 4 esistenza di latrine, pulizia e ventilazione delle medesime;
 - 5 pulizia delle strade soprattutto in vicinanza delle abitazioni);
- come minimo ammissibile il medico domandava un volume d'aria di 10 mc per persona con illuminazione sufficiente; condizione quale sin ora si trova in un piccolo numero dei locali degli operai" (citato da O. Martinetti 1982, p.301).



Le baracche d'abitazione secondo la descrizione dell'ing. Moser (a destra)

Baracche al tunnel del Pfaffensprung (sotto)



Fonte immagine:
Verkehrshaus Luzern / Docuzentrum / Fotostudio Adolf Braun.
Pfaffensprungtunnel Eingang (Particolare)
Fonti immagine : Moser 1885 e SBB Historic

Abtritte.

Abtritt beim Wirtschaftsgebäude

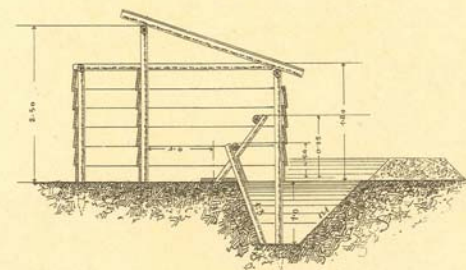
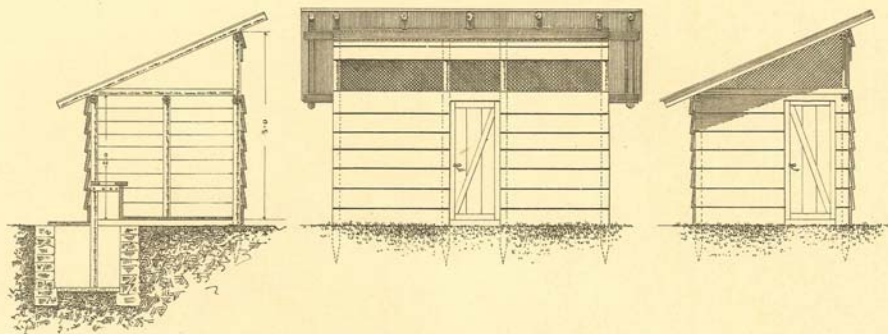
Arbeiter - Abtritt.

Schnitt

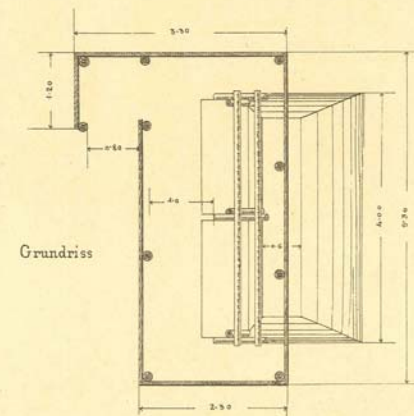
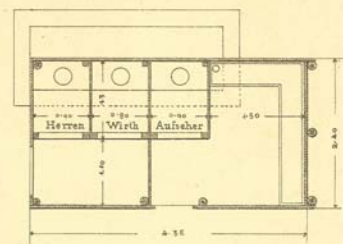
Längenansicht

Seitenansicht

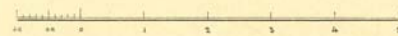
Schnitt



Grundriss



Maassstab 1:50



Arch. Hofe & Dörger, Zürich.

Le latrine, secondo la descrizione dell'Ing. Moser.

2.6. Le altre costruzioni funzionali al cantiere

La sede dell'impresa Favre e la Casa degli ingegneri ad Airolo

Ad Airolo abbiamo due esempi di costruzioni di pregio, funzionali al cantiere dello scavo, ma situate fuori da esso nel villaggio: la sede dell'impresa Favre e la "Maison des ingénieurs".

La sede dell'impresa Favre ad Airolo è un imponente edificio borghese e cittadino costruito dall'impresa lungo la piattaforma della Stazione ferroviaria.



La sede dell'impresa Favre, dopo la fine dei lavori di scavo, divenne un albergo, l'Hotel Lombardi, mentre la casa degli ingegneri rimase di proprietà delle FFS.

Contrariamente alle installazioni di cantiere, che vennero smantellate successivamente ai lavori di scavo, queste costruzioni furono chiaramente pensate per durare ed essere utilizzate dopo l'apertura della linea del Gottardo.

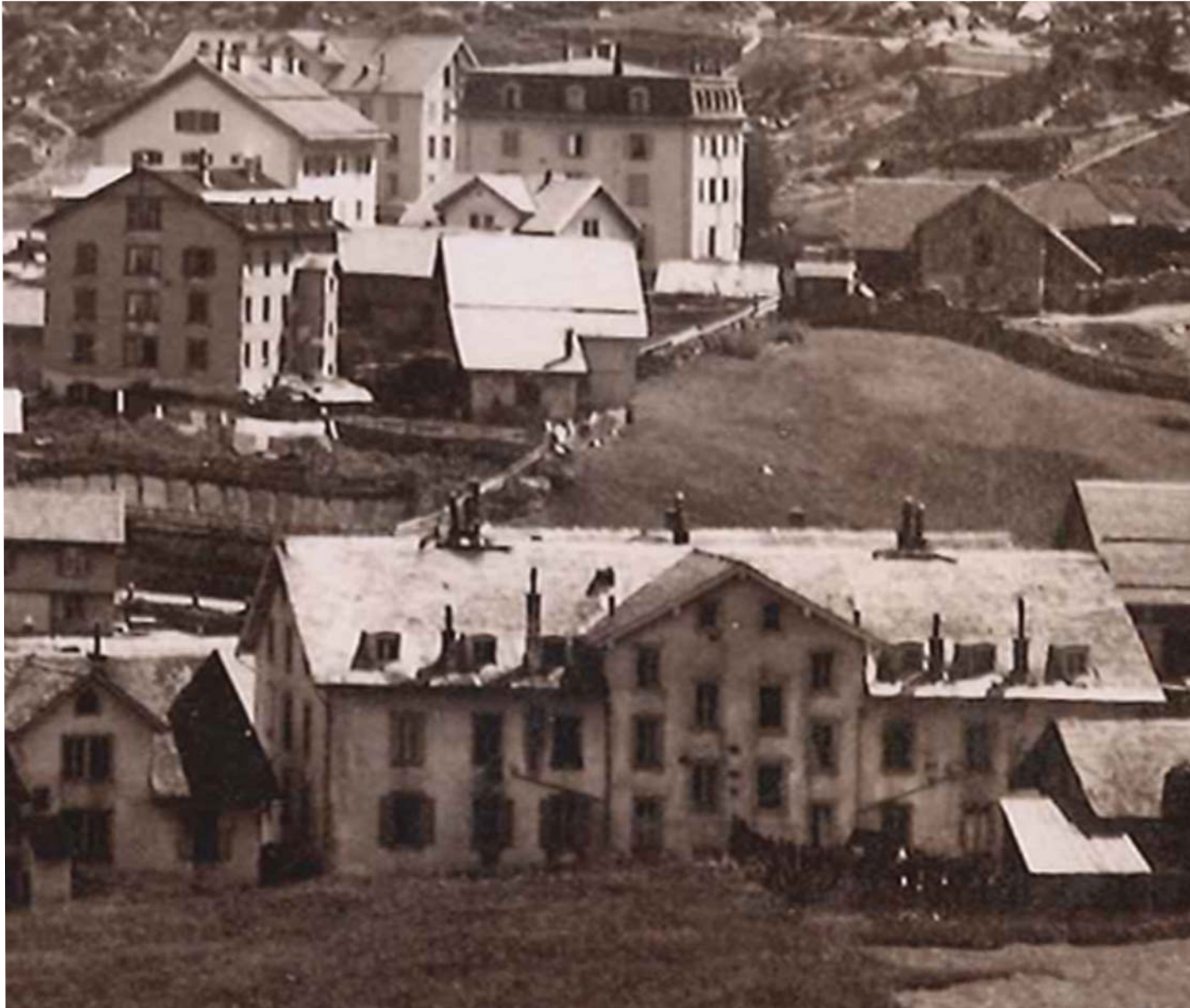
Fonti immagini:
Airolo, souvenir des travaux du tunnel du St.-Gothard, Archivio comunale Airolo (Particolari)
L'Hotel Lombardi nella prima parte del XX secolo. (Proprietà M. Lucchinetti)
Göschenen nel 1885 (particolare) SBB Archiv



La sede dell'impresa Favre ad Airolo oggi esistente



La "Maison des ingenieurs" ad Airolo, oggi esistente



L'emporio di Göschenen

L'emporio di Göschenen

Ad Airolo non risulta che l'impresa Favre amministrasse un proprio negozio di veveri. (Martinetti 1982) mentre quello gestito

A Göschenen è indicato sulla planimetria e presente in molte fotografie: lì si praticava il monopolio di libero mercato e si scontavano speciali "marche" detti "coupons"

La scuola di Göschenen

L'afflusso di lavoratori italiani con le loro famiglie provocò ben presto a Göschenen il bisogno di un insegnamento in italiano, problema che per ovvie ragioni non si pose ad Airolo.

Uno scambio epistolare tra il Canton Uri, il Comune di Göschenen e la società del Gottardo dal 1873 al 1876, riferisce chiaramente del bisogno da parte dell'impresa Favre di un insegnante di lingua madre italiana, poiché "...par suite des travaux du tunnel du Gothard il s'est établi à Göschenen un grand nombre de familles d'ouvriers français et italiens, dont les enfants sont privés de tout moyens d'instruction, même le plus élémentaire"

(Lettera del presidente della Gotthardbahn a Louis Favre, del 31 ottobre 1873). Il problema si protrasse per vari anni, con soluzioni di ripiego e con locali messi a disposizione direttamente dall'impresa Favre.

Furono anche create delle scuole private, condotte da Italiane considerate paragonabili al livello delle scuole urane.

Ad Airolo, invece, nella planimetria dell'impresa del 1876 è segnalata la scuola, in un vecchio edificio nella parte alta del villaggio. Nel 1876 un certo Pieralini Virgilio, italiano, domandava il permesso per aprire una scuola per gli operai italiani. La municipalità non poté pronunciarsi fin quando non si fosse messo in regola con la disposizioni di legge dell'arte magistrale del cantone. (Comune di Airolo 1992).

Fonti immagini:

L'emporio di Göschenen

Airolo, souvenir des travaux du tunnel du St.-Gothard, Archivio comunale Airolo (Particolari)

L'Hotel Lombardi nella prima parte del XX secolo. (Proprietà M. Lucchinetti)

Göschenen nel 1885 (particolare) SBB Archiv



3. Le condizioni sociali del traforo del S. Gottardo

3.1. Le “città” improvvisate del tunnel

Negli anni della costruzione del tunnel ferroviario, tra il 1872 e il 1882, vennero investiti nel solo Cantone Ticino circa 100 milioni di franchi in opere ferroviarie (Marcacci 2008). I Ticinesi vi parteciparono con lo sviluppo di attività di servizio (commerci, alloggi) e “trasse beneficio dalla rendita fondiaria e dalle liquidità affluite quali gli indennizzi per le espropriazioni” (ibid.). Come si è già visto, per contro la popolazione residente fu invece scarsamente interessata ai lavori sui cantieri. La costruzione della linea, nei suoi tratti di montagna e per lo scavo del traforo, attirò così migliaia di persone da fuori cantone, in massima parte dall'Italia (i “regnicoli” come venivano chiamati i Piemontesi).

Ad Airolo – come a Göschenen – si formarono le città del tunnel. Nei due cantieri lavorarono complessivamente oltre 10'000 persone, ma anche lungo tutta la linea in costruzione – a sud e a nord del grande traforo – vi fu in importante afflusso di popolazione dall'Italia.

Ciò condizionò non poco la vita quotidiana dei villaggi leventinesi, come a Faido (dove la popolazione raddoppiò in un decennio) e Giornico (dove la popolazione passò da 650 nel 1870 a quasi 2200 abitanti nel 1880). La popolazione crebbe ancor più ad Airolo, che divenne nel decennio il secondo comune più popoloso del Ticino, una piccola città, passando da 1700 a 3700 abitanti. Ad animare le nuove città del tunnel non erano soltanto gli operai e i minatori – quasi tutti piemontesi – direttamente impiegati nello scavo della galleria, ma anche in parte le loro mogli e i loro figli, e poi “osti, macellai, prestinai, calzolari e negozianti vari, giunti anch'essi dalla vicina Penisola perché allettati dalle possibilità di guadagno” (Ballinari, 2010, p. 39).

“Operai di ogni genere, negozianti, curiosi affluiscono in gran numero e fanno del nostro Comune una piccola città. Durante l'estate l'ufficio di polizia ha ritirato più di 1200 passaporti; oltracciò molti individui, diverse famiglie hanno già preso stabile domicilio nel nostro Comune...”

Quest'affluenza di gente fece aumentare d'assai il prezzo dei prodotti del paese, come sarebbero il latte,

il burro, il formaggio, la carne; e tutte le case, tutti i locali che erano disponibili all'incominciare dei lavori ora sono occupati. Le stalle istesse ove grugniva prima il verro o riposava lo stanco dorso la bestia da soma, tu le vedi tramutarsi in chiare stanzette o in vaghe botteghe, che tosto si affittano a prezzi favolosi” (Il Gottardo, 15.1.1873, citato da Martinetti 1982, p. 286).

La medesima cosa si poteva osservare a Göschenen, prima modesto villaggio di 300 abitanti, che divenne con oltre 2100 abitanti anch'esso il comune più popoloso del Canton Uri.

“(…) Per far fronte alle nuove esigenze si è dovuta creare un'intera cittadina, eppure in pratica anche questa cittadina non bastava. E' difficile immaginarsi come possano trovare posto in questa Göschenen ingrandita più di duemila abitanti. Tutto viene utilizzato, il più piccolo granaio, la baracca più buia, il più misero fienile. Gli operai si pigiano in quattro, otto, dodici per stanza. Non affittano un letto, ma un terzo di letto. In galleria si lavora giorno e notte in squadre e picchetti che si danno il cambio ogni otto ore. Questo permette agli operai

dei vari posti di mettersi d'accordo e di affittare in tre una baracca da un letto, oppure in sei in una camera a due letti, e combinazioni simili. I letti non restano mai vuoti.” (Eugène Rambert, citato da Trüb, Eggermann, Lanfranconi, Winter, Kalt, 1982, p. 16)

Ad Airolo in particolare è documentata un'intensa attività edilizia:

Qui gli speculatori fecero a gara ad affittare capanne e stalle per piantarvi osterie e alloggi. Chi l'avrebbe detto pochi anni fa, che d'una misera capanna, abitabile appena per 2 a 3 mesi d'estate si sarebbero ricavati 200 a 300 franchi di fitto. In vista di ciò molti Airolesi posero mano a costruire nuove case: così che se il nostro paese continuerà ad estendersi in questo modo in pochi anni varrà quanto una piccola città (Il Gottardo, 27 giugno 1873, citato da Martinetti 1982, p. 287).

Gli airolesi sono gente avveduta ed ora che lor si pone l'opportunità di far buoni guadagni, sono ben lungi dallo starsene colle mani alla cintola. Sorgono sempre nuovi fabbricati, si vanno abbellendo quelli già esistenti, altri



Fonte immagine:
Airolo, souvenir des travaux du tunnel
du St.-Gothard, Archivio comunale Airolo
(Particolare)

si ingrandiscono e le stalle stesse che sopravvanzano allo stretto bisogno vengono convertite in comode case o almeno si rendono abitabili. Locali che altre volte servivano da scuderie o simili, sono oggidi altrettanti negozi, osterie, botteghe da calzolaio, falegname ed altri mestieranti. L'insieme di tutto ciò dà al luogo l'aspetto di una borgata, abbenché dal lato della polizia igienica siavi ancora molto a desiderare.

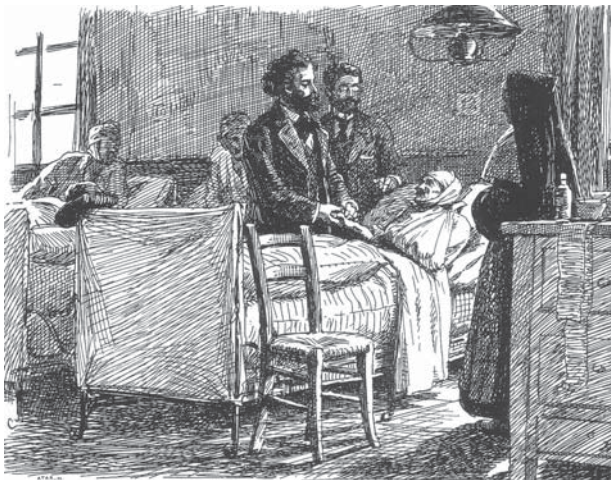
Tutte o quasi queste costruzioni si fanno naturalmente per mera speculazione, ed è innegabile che i rispettivi proprietari ricavano di buone pigioni. (La Libertà, 16 luglio 1873, citato da Ballinari 2010, p. 40)

Queste descrizioni, che risalgono alla prima fase dei lavori, mostrano come i problemi legati al contratto capestro sottoscritto da Favre per lo scavo del traforo non tardarono ad emergere. Bisognava fare in fretta, ciò avvenne a scapito della sicurezza e delle condizioni di vita dei minatori.

Già nel 1872, la municipalità di Airolo aveva provveduto ad emanare delle norme piuttosto severe, sull'ordine pubblico, l'apertura degli esercizi, la proibizione di schiamazzi notturni nelle piazze e vie del paese, ecc. Ma nonostante ciò L'arrivo del "popolo del tunnel", oltre a favorire la speculazione immobiliare, portò inevitabilmente a difficili relazioni tra le comunità, tra Ticinesi e Piemontesi, che degenerarono in qualche caso in scontro aperto, verbale e materiale (cf. Matinetti 1982, Marcacci 2008). E si capisce, poiché gli operai, oltre che ad essere sfruttati con salari di 3 o 4 franchi al giorno, dovevano ancora procurarsi un posto letto, generalmente del valore di quasi un franco, senza poi contare una serie di altre spese come quella per l'olio delle lampade per il lavoro in galleria. Per i minatori e gli operai vi erano lunghi turni di lavoro all'interno del tunnel, che si svolgevano in condizioni igieniche a dir poco disastrose, spesso immersi nell'acqua e negli escrementi, con un caldo che si faceva via via più torrido a mano a mano che il tunnel avanzava nelle viscere della montagna. In teoria si trattava di turni di otto ore, ma alla fine degli anni '70 il trasporto dall'imbocco della galleria al fronte di perforazione durava quasi due ore, i turni in realtà si protraevano per 10 o anche 12 ore (ibid.).



Fonte immagine
Stampa dell'epoca / Scena idealizzata dei lavori per la costruzione della Galleria del S. Gottardo.
(Silografia acquarellata su disegno di R.S., Bellinzona, Archivio cantonale, 1874).



3.2. Le condizioni igieniche favoriscono le malattie

A partire dal 1880 si sviluppò un'epidemia tra i minatori addetti allo scavo, conosciuta come "anemia dei minatori" (o anemia del Gottardo), le cui cause non furono immediatamente riconosciute. Di fatto si trattava dell'anchilostoma, un verme che si diffondeva nel tunnel attraverso l'acqua inquinata dagli escrementi e penetrava nel corpo dei minatori attraverso la pelle (Peduzzi, 2009). Vi furono numerose controversie, prima che l'origine dell'anemia fosse realmente riconosciuta. L'epidemia di anchilostomiasi fece aumentare nettamente il tasso di mortalità tra gli addetti allo scavo.

"Lo scavo con con alte temperature e la scarsa ventilazione, in un ambiente nel quale l'approvvigionamento d'acqua era scarso e i servizi igienici inesistenti, causò un gravissimo bilancio: si calcola che almeno 800 lavoratori abbiano perso la vita, di cui circa 180 per incidenti e oltre 600 per malattia, ma le cifre sono incerte (...)" (Maggi 2009, p. 192). Probabilmente si tratta di cifre per difetto, poiché per molti operai e minatori, la malattia si manifestava solo dopo aver lasciato la Svizzera (ibid.).

Il monumento di Vincenzo Vela "Le vittime del lavoro" che si trova oggi alla stazione di Airolo ne è certamente una testimonianza.

"Nelle Vittime del lavoro lo scultore ha voluto portare la sua attenzione al lavoro umano e dedicare, senza il vincolo di una precisa commissione, un rilievo monumentale all'ideale sociale del lavoro umano. Il monumento in bronzo è stato posato alla stazione ferroviaria di ASirolo nel 1932 in occasione del cinquantenario del traforo. Si tratta di figure emaciate dove traspaiono i sintomi dell'anemia e che ricordano le

Immagini:

Stampa dell'epoca del traforo del Gottardo, ripresa dall'illustrazione universale di Parigi", dove si vedono gli operai che lavorano nell'acqua della galleria che era stata contaminata da materiale fecale contenente l'anchilostoma. (Peduzzi 2009, p. 200) / Documentazione Willi Hermann.

Stampa dell'epoca / Louis Favre visita un minatore ammalato (da: Wägli 2008, p. 71)
Le vittime del lavoro / Monumento di Vincenzo vela, Airolo (Foto degli autori)

Acquarello di Joseph Nieriker / Casamenti operai e baracche dell'impresa Favre, Göschenen, 1881





descrizioni del dottor Cagliani (all'epoca responsabile medico del portale sud), quando parla dei minatori "[...] destano compassione le tristi figure gialle che si aggirano per le strade di Airolo' ". (Peduzzi 2009, p. 197).

L'anemia del Gottardo, una volta riconosciute le cause, permise tuttavia di prendere adeguate misure igieniche, segnatamente per lo scavo del tunnel del Sempione. "Contribui certamente all'acquisizione della nozione di malattia professionale, presa di coscienza che costituisce la nascita della medicina del lavoro" (ibid., p. 195).

4. Gli alloggi dei minatori nei villaggi

4.1. Insufficienza delle « Maisons ouvrières » costruite dall'impresa Favre.

Come già accennato, i casamenti operai (le "Maisons ouvrières") dell'impresa Favre non furono mai sufficienti ad accogliere tutte le maestranze e la manodopera.

Molte testimonianze, a tal proposito, inducono a pensare che le condizioni di vita e di promiscuità erano probabilmente peggiori di quelle vissute nelle baracche (casamenti) di cantiere. Martinetti (1982: 304) riporta uno scritto del dott. Ferdinando Giaccone, medico di cantiere dell'impresa Favre, a proposito delle condizioni igieniche dell'abitato di Airolo:

Dans le village les conditions hygiéniques sont en général beaucoup moins bonnes, la seule rue centrale est assez spacieuse, toutes les autres sont des ruelles mal pavées et tortueuses, et, par surcroît de malheur, on y voit en permanence de gros tas de fumier, des cabinets d'aisances qui répandent sur le sol public leur contenu d'ordures repoussantes et qui ne sont balayés que par la pluie et le vent.(...)

Anche a Göschenen la vita degli operai italiani doveva essere difficile, forse ancor più che nel villaggio leventinese: dopo lo sciopero del 1875, avvenuto per migliorare l'aerazione nel tunnel, il Consiglio federale incaricò il dottor Laurenz Sonderegger di stendere un rapporto sulle condizioni di vita nei cantieri. Il suo già citato rapporto sugli alloggi degli operai del villaggio urano è eloquente:

"I corridoi sono sudici come sentieri bagnati, davanti alle porte si trova della spazzatura, i parapetti di alcune finestre sono sporchi di escrementi.





4.2. Un esempio di casa d'affitto
 Si distinguono questi edifici sobri a piu'piani che sorgevano isolati nei prati tra il terrapieno della piattaforma della stazione ed il nucleo. Esse andarono sempre piu' infittendosi formando il quartiere della nuova Airolo; Costruite dalle famiglie borghesi del luogo, e dagli emigranti al loro rientro dalle Americhe, o con i soldi degli espropri, esse riflettono gli stilemi delle case padronali e boghesi cittadine.

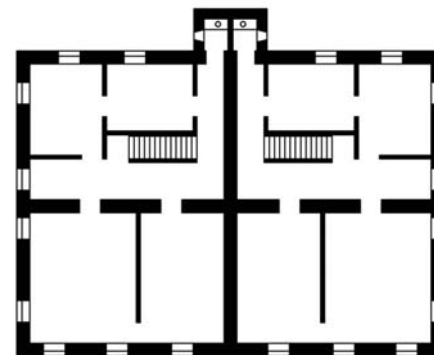
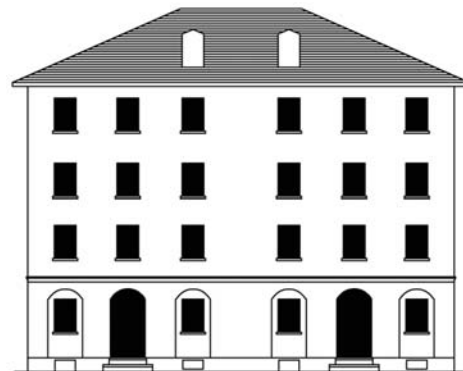
Sono suddivise per piano in modo autonomo, cucina e latrina con camere, nel contempo una scala interna collega gli appartamenti dal tetto alla cantina come una unica grande casa.

Al pianterreno la cucina con la dispensa e la sala riscaldata dalla stüva e l'accesso ad una grande cantina con doppia volta.

Nei piani superiori gli appartamenti a piu' stanze, sopra un tetto mansardato con abbaini.

Da un'immagine fotografica dell' epoca, in secondo piano si intravede una casa doppia a piu' piani , ora di proprietà della famiglia Dotta; alle finestre i vestiti dei minatori appesi ad asciugare.

Ci è sembrato interessante riportare il rilievo tipologico; la metà della casa è oggi quasi allo stato originale.



Fonti immagini:
 Airolo, dopo l'incendio, incisione su legno (in: Honegger J.A. s.d.)

Casa Dotta:
 Particolare di una olografia d'epoca, in "souvenir des travaux du tunnel du St.-Gothard", Archivio comunale Airolo
 Rilievo facciata principale
 Pianta piano tipo con servizi igienici al piano e cucine sul retro (dis.in scala 1: 200)

4.3. L'incendio di Airolo e le sue conseguenze

Il 17 settembre 1877 un gigantesco incendio si scatenò a partire dalla bottega di un negoziante (Sutter) e si diffuse rapidamente attraverso i tetti delle case (formati perlopiù da assicelle di legno secco). In breve tempo distrusse il nucleo del Villaggio:

“dei 203 edifici esistenti nel borgo ben 148 sarebbero andati completamente bruciati” (Ballinari 2010, p. 68), tra cui la casa comunale, la chiesa e la casa parrocchiale.

La popolazione di Airolo contava allora oltre 3700 abitanti circa, di cui 2100 di nazionalità italiana (ibid. p. 38). I più colpiti dall'incendio furono gli operai italiani, a loro furono principalmente destinate le tende militari e poi le baracche costruite, sia dalla municipalità sia dall'impresa Favre in vista dell'inverno. Gli Airolesi avevano invece perlopiù trovato ospitalità presso parenti, nelle diverse frazioni del comune.

I piani di ricostruzione furono in un primo momento affidati agli architetti basilesi Reber e Preiswerk: essi prevedevano una sistemazione differente dei principali edifici pubblici: la casa comunale, la chiesa e la casa parrocchiale (vedi immagine della nuova piazza in “Airolo risuretto”, pagina seguente).

Gli airolesi si spaventarono per queste innovazioni e la ristrutturazione non fu accettata dall'assemblea comunale. Si procedette in tutta urgenza all'allestimento di un altro incarico, questa volta affidato all'ingegnere Forni coadiuvato dal collega Togni, progetto che riprendeva le antiche ubicazioni degli edifici pubblici ma di cui si è persa ogni traccia (Ballinari 2010, pp. 169-185).

Nel marzo del 1878 fu presentata dall'Assemblea comunale una “convenzione stabilita tra la più parte degli incendiati” che sanciva di fatto, i modi e i mezzi attraverso i quali doveva avvenire la ricostruzione.



Airolo prima e dopo l'incendio del settembre 1877

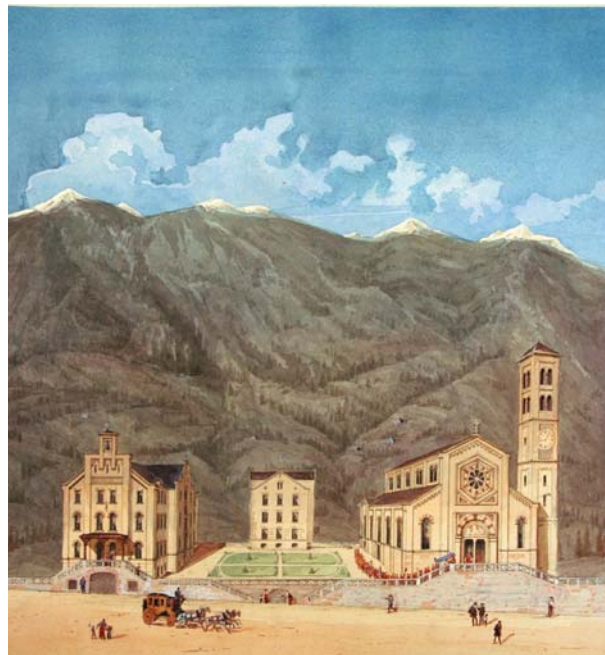


“E' chiaro come le condizioni stabilite riguardassero soltanto i proprietari delle case distrutte, vale a dire gli incendiati ticinesi. Sono loro ad essere direttamente coinvolti nel processo di ricostruzione del borgo, formando una sorta di nuova classe sociale, preoccupata di difendere i propri interessi immobiliari. Interessi che non avevano ovviamente i molti incendiati italiani, esclusi del resto da ogni processo decisionale, ad iniziare dall'Assemblea comunale” (ibid. p. 184).

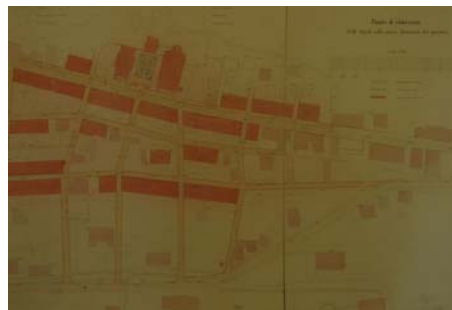
La popolazione straniera, gli operai, i minatori, i manovali, taluni con le loro famiglie, furono certamente i più colpiti dall'incendio. Le fonti consultate non ci permettono di sapere sino a che punto la ricostruzione del paese fu condizionata dalla necessità di disporre degli alloggi per gli operai italiani. E' quello che però si può presumere, vista la necessità di abitazioni per gli addetti al traforo.

Fonti immagini:
Airolo, souvenir des travaux du tunnel du St.-Gothard, Archivio comunale Airolo (Particolari)

“Plan du village d'Airolo après l'incendie de 1877”, Collezione G. Giulini, Airolo.
(Le case bruciate sono contrassegnate in bianco)



La piazza comunale ed i nuovi edifici pubblici nelle intenzioni di Reber e Preiswerk (Casa comunale, Casa parrocchiale e la Chiesa) Cf. Ballinari 2010, p. 177.



Ad Airolo, dopo l'incendio del 1887, di gran parte degli edifici non rimasero che i muri in pietra. Il municipio e la chiesa, simboli del potere civico e religioso, furono anch'essi scoperti e distrutti dall'incendio.

Nell'ottica del nuovo volto che il villaggio avrebbe assunto dopo la costruzione della linea ferroviaria, ci è sembrato interessante riportare il progetto di Reber e Preiswerk per la ricostruzione del centro del villaggio con allargamento delle vie interne. Elemento nuovo la piazza, che raccoglie il municipio, la Casa parrocchiale e la Chiesa in neo-stile, modello di un centro degno di una città alpina.

Abbiamo già detto che gli airolesi respinsero in massa tale progetto, rifiutando, di fatto, la nuova cultura urbana, che la ferrovia da lì a poco avrebbe portato. Ma è comprensibile anche che dopo tale catastrofe, decisero di ricostruire gli edifici dov'erano e com'erano per mantenerne la memoria.



Fonti immagini:
 Airolo, souvenir des travaux du tunnel du St.-Gothard, Archivio comunale Airolo (Particolare)
 Airolo Risuretto / Reber e Preiswerk, Basilea 29.01.1878. Archivio comunale Airolo.
 "Plan du village d'Airolo après l'incendie de 1877", Collezione G. Giulini, Airolo.
 (Le case bruciate sono contrassegnate in bianco)