

Momenti di vita ad Airolo nel decennio 1872-1882

di Ugo Maffioletti

Airolo prima del 1872

Secondo il censimento federale del 1870, Airolo, come comune, contava 1760 abitanti. Essi erano distribuiti in otto centri abitati: Airolo, Madrano, Valle, Brugnasco, Nante, Fontana, Bedrina e Albinasca. Grazie al prospetto d'imposta cantonale per l'anno 1873, compilato dall'apposita delegazione comunale, è possibile avere preziose informazioni sulla situazione socio-economica. Nel documento citato i contribuenti sono iscritti secondo il villaggio in cui avevano il domicilio e in base alla rendita avuta, o alla sostanza posseduta, nel corso dell'anno precedente. Nel mio lavoro ho considerato solamente le persone fisiche e non gli enti o le società.¹⁾

— Airolo aveva la funzione di centro rispetto agli altri nuclei abitati, prova ne è la presenza di quei servizi (medico, negozi, ufficio postale, alberghi) mancanti altrove. Dei 66 contribuenti non rientranti nel settore primario e domiciliati nel comune di Airolo, 54 risiedevano ad Airolo-paese, ciò che equivale all'82%.

Bisogna altresì notare, per una corretta interpretazione della tabella precedente, che sotto il nome di un contribuente, di solito il capofamiglia, erano pure compresi quei figli adulti che vivevano ancora in famiglia, formando un unico fuoco, per cui la loro professione non è indicata.²⁾

L'agricoltura era quindi l'attività principale, i contadini airolesi, per motivi climatici e

	Airolo	Madrano	Valle	Fontana	Brugnasco	Nante	Albinasca	Bedrina	Comune di Airolo
Contadino	127	62	33	29	25	19	5	1	301
Vetturale	4								4
Carrettiere	2								2
Conduttore	7								7
Postiglione	1		1				1		3
Speditore	3								3
Facchino	1								1
Oste	5	1							6
Albergatore	2								2
Negoziante	7								7
Bottegaio	2								2
Falegname	4			2	1				7
Segatore	1	1	1	1					4
Fabbro	3								3
Calzolaio	2								2
Orologiaio			1						1
Maestro		1							1
Consigliere di Stato	1								1
Impiegato postale	1								1
Cantoniere			1						1
Controllore	2								2
Sacerdote	3								3
Sagrestano	1								1
Medico	1								1
Possidente	1								1
Non indicata	11	2	2	1					16
Non comprensibile	1								1
Totale contribuenti	193	67	39	33	26	19	5	1	384

Vale la pena di evidenziare come:

— La percentuale di contadini nei vari villaggi era molto elevata: Madrano 92,5%, Valle 84,6%, Fontana 87,8%, Brugnasco 96,1%, Nante 100%. Airolo, invece, aveva una percentuale di contadini che raggiungeva solamente il 65,8%, il che significa un 20%, al minimo, meno delle altre terre. Le percentuali più alte di contadini si registravano a Brugnasco e Nante, che erano, con Fontana, le frazioni più discoste dalla strada del Gottardo.

— Non vi era nessuna industria o fabbrica artigianale di una certa importanza.

— La strada del San Gottardo era una fonte importante di lavoro per la popolazione: vetturali, carrettiere, conduttori, postiglioni, osti,...

morfologici, orientavano in modo preponderante la loro produzione verso la pastorizia e l'allevamento del bestiame. Comparando le percentuali della popolazione e del patrimonio zootecnico airolesi³⁾ rispetto a quelle ticinesi si constata che la popolazione airolese costituiva l'1,4% di quella ticinese, ma possedeva il 6% degli equini, il 3,4% degli ovini, il 2,2% dei bovini, l'1,9% dei suini e l'1,1% dei caprini. L'elevato numero di equini presenti non rispondeva ai bisogni dell'agricoltura ma a quelli dei traffici: il 52% di tutti gli equini della Leventina si trovavano ad Airolo.

Il passo del San Gottardo costituiva una fonte di lavoro di grande importanza: i fratelli Motta divennero mastri di posta, cioè appaltatori di trasporti sotto la sorveglianza

dell'amministrazione cantonale prima, federale poi, occupandosi del trasporto di persone e merci da Faido sino all'Ospizio. Per questa attività i Motta disponevano di oltre 100 cavalli.⁴⁾ Inoltre avevano il compito di sorveglianti della strada e custodi del valico, incarico affidato loro dal governo cantonale.⁵⁾

Il colle era transitabile tutto l'anno, eccetto i periodi di forti nevicata o di intenso pericolo di valanghe. Durante l'inverno 1859/1860 la strada rimase chiusa per 27 giorni, così suddivisi: 24, 25 ottobre; 1, 6 novembre; 2, 19, 25, 26, 27, 28, 31 dicembre; 2, 4, 5, 6, 7, 8 gennaio; 27, 28, 29 febbraio; 6, 7, 8, 22, 27, 30 marzo; 25 aprile.⁶⁾

Per riaprire la strada dopo una nevicata e per mantenerla agibile occorrevano delle persone: queste erano i cosiddetti «cusciadoo», ossia conciatori, i quali «conciavano» la strada in modo da permettere il ripristino dei collegamenti. Il personale necessario veniva reclutato, per il versante sud, ad Airolo. Si trattava di contadini, sottoccupati nella cattiva stagione e indotti ad accettare il lavoro, non privo di rischi e pericoli, per arrotondare le magre entrate. Il Bertoliatti così li descrive: «Ma troppo spesso nevicava copiosamente; allora venivano arruolati i 'cosciador', i fanti del badile; venivano scaglionati a centurie ai punti strategici delle valanghe o nelle cantoniere sino all'Ospizio. Vita di stenti e d'indicibili sofferenze quella dei 'galeotti' della montagna, retribuiti un franco e settanta centesimi giornalieri, al massimo tre franchi, per tener libera la via alle diligenze. Era dai loro ranghi che si reclutavano i futuri postiglioni».⁷⁾

Erano ancora i Motta ad avere in appalto la manutenzione della strada durante il periodo invernale. I costi per questo servizio variavano molto, in dipendenza delle condizioni meteorologiche: nel 1879 si spesero franchi 47'989, nel 1880 24'332.⁸⁾ Togliendo il guadagno degli appaltatori, restava pur sempre una discreta cifra che veniva data ai «cusciadoo», e si trattava di un cespite d'entrata del quale non potevano fruire le altre vallate alpine ticinesi. Il Bertoliatti parla di centurie di uomini, il che o è un'esagerazione o si riferisce a casi eccezionali. Secondo il mio informatore, il cui padre aveva svolto quell'attività, c'era una squadra formata solitamente da 15-20 uomini che partiva al mattino e rientrava alla sera.⁹⁾

Precise norme, emanate dal Consiglio di Stato, regolavano il transito delle merci, specialmente in inverno: era stabilito un orario per la partenza da Airolo, il numero di conducenti per slitta, il carico massimo, ...¹⁰⁾. Il viavai era assai intenso durante tutto l'anno, naturalmente decresceva durante i mesi freddi. Nel 1865 i viandanti che valicarono il Gottardo furono 34'693, così distribuiti:

gennaio	1'688	luglio	3'601
febbraio	1'648	agosto	4'036
marzo	2'548	settembre	4'090
aprile	2'596	ottobre	3'873
maggio	2'826	novembre	2'624
giugno	2'884	dicembre	2'279 ¹¹⁾

Le infrastrutture erano però insufficienti per garantire un trasbordo efficiente delle merci: quando i convogli giungevano all'ospizio, i somieri airolesi cedevano le merci dirette a nord agli urani, prendendo in consegna quelle destinate a sud. Significativa la descrizione fatta in proposito dall'ing. Müller: «Appena i carrettiere sono ar-

rivati all'ospizio con i loro convogli, persone e bestie già fortemente riscaldate dagli straordinari sforzi necessari e dai numerosi pericoli corsi per raggiungere quel luogo, devono sopportare delle difficoltà e delle prove ancora più dure, poiché si tratta ora di trasbordare le merci, e ciò all'aria aperta, ad una temperatura di meno venti gradi e con un vento che penetra ovunque e solleva i cristalli di neve. Quasi 150 convogli occupano immediatamente tutta la strada e ogni piazzuola nei dintorni dell'ospizio. Subito si crea una grande confusione di veicoli, di mercanzie buttate a terra in disordine, di uomini e di animali da tiro, dove non si passa che con fatica e, si può quasi dire, a rischio della propria vita. Il carrettiere non s'informa per niente se le merci sono nella neve o nel fango, se sono bagnate o danneggiate; d'altronde egli non può scaricare altrove i colli, anche se ciò fosse possibile perché dovrebbe preoccuparsi delle merci quando nessuno si prende cura di lui e del suo bestiame? Allorché il trasbordo è terminato, il conducente non riesce a uscire dalla calca che con immensi sforzi: bestie da soma e merci subiscono un trattamento assai rude e corrono parecchi pericoli. Con un tale modo di procedere e un'organizzazione simile ci si deve meravigliare che la quantità di mercanzie perse o avariate non sia maggiore. È più che probabile che questi sforzi crudeli uccidano più conducenti e bestie da soma che non le valanghe di tutta la strada».¹²

Nonostante certi scompensi il traffico era in continuo aumento: nel 1862 le persone che transitarono sul San Gottardo furono 27'208; nel 1864 32'498; nel 1867 37'188; nel 1869 38'548.¹³

Era pure permesso effettuare carriaggi anche durante le domeniche e ciò grazie all'approvazione da parte di Paolo V, nel 1617, di un indulto apostolico, riconfermato da Gregorio XVI nel 1835 dietro istanza delle autorità ticinesi.¹⁴ Nota il Frascini che il

trasporto delle mercanzie anche nei di di festa era «per istar meglio in concorrenza cogli altri passaggi delle Alpi»: in tal modo, essendo in quel tempo i dazi di spettanza cantonale, anche gli introiti dell'erario ne provavano un giovamento.¹⁵

Malgrado i vasti pascoli alpestri e la presenza della strada del Gottardo le possibilità di impiego erano troppo poche in rapporto alla popolazione, per cui anche gli airolesi scelsero forzatamente la via dell'emigrazione. L'aumento dei traffici non servì a frenare il flusso migratorio; anzi, proprio a partire dalla metà del XIX secolo appare il movimento migratorio verso l'oltremare. Airolo ne rimane profondamente toccato.

Nel 1852 il comune di Airolo «consacra 25'000 franchi all'emigrazione e li consegna a cinquanta cittadini estratti a sorte».¹⁶ Il 16 febbraio 1853 quando Radetzki espulse i cittadini ticinesi dal Lombardo-Veneto, rientrarono ben 210 attinenti di Airolo.¹⁷ Nel 1869 29 airolesi partirono per le Americhe.¹⁸ Il commissario di Leventina in un suo rapporto rileva che l'emigrazione verso il nuovo continente «può dirsi in generale che essa sia più di danno che non di utile (...) La più robusta e la miglior gioventù, specialmente del comune di Airolo, si avvia oltremare, ove in breve perde l'amore per la patria e per i parenti».¹⁹ Nel 1871 furono 79 gli emigranti periodici, pari al 4,5% della popolazione, di cui 69 con destinazione la Francia.²⁰

Nel contesto sociale ed economico descritto, si profila un avvenimento capace di sconvolgere l'ambiente: la costruzione di una linea ferroviaria che collegherà il nord con il sud delle Alpi attraverso il Gottardo, grazie ad un tunnel che congiungerà Airolo a Göschenen.

L'idea della ferrovia e del tunnel non piacque per niente agli airolesi: alcuni non credevano alla possibilità di forare la montagna²¹; altri, ed erano i più, temevano la disoccupazione dopo l'apertura della galleria: chi avrebbe ancora oltrepassato il vali-

co, arrischiando a volte la vita e sprecando una giornata di cammino? Chi avrebbe ancora affidato loro le merci da trasportare? Nemmeno i contadini vedevano di buon occhio questa novità: niente più neve da spalare lungo la strada o slitte da condurre voleva dire meno entrate. Inoltre, i terreni vicini al paese, i più comodi da lavorare, sarebbero stati espropriati; migliaia di metri quadrati di prati e campi sarebbero andati persi. Qualcuno arrivò persino ad affermare che le mucche si sarebbero spaventate al passaggio dei treni, ed avrebbero diminuito la produzione di latte.²²

Esiste quindi un clima di avversione alla ferrovia e, quando nell'estate del 1871 alcuni ingegneri devono procedere a delle rilevazioni, il Consiglio di Stato invia una lettera alle municipalità di Airolo, Quinto e Prato Leventina per informarle della cosa, nella quale si legge: «... portiamo ciò a vostra cognizione perché vegliate a che nessun impedimento venga posto ai suddetti Ingegneri nell'esercizio delle loro funzioni, e diate loro protezione se occorre».²³

Airolo negli anni 1872-1882

L'immigrazione

Un comune che aveva sempre visto partire i suoi abitanti in cerca di lavoro, assiste ora al fenomeno opposto, e ciò in misura impressionante. Il numero massimo di operai presenti contemporaneamente ed operanti esclusivamente per lo scavo della galleria sul lato sud è di 203 nel 1872, 751 nel 1873, 1362 nel 1874, 2'167 nel 1875, 2'300 nel 1876, 2'359 nel 1877, 2'145 nel 1878, 1'655 nel 1879.²⁴

Bisogna poi aggiungere tutti coloro che, pur non essendo operai dell'impresa Favre, erano arrivati ugualmente in paese: mogli e figli di operai, negozianti, osti, calzolai, prestinari, ecc., per cui il numero effettivo degli immigrati era molto più elevato di quello riportato. Il censimento federale del 1880 dà per Airolo 3'678 abitanti, il che lo poneva al terzo posto nel Ticino, dopo Lugano e Bellinzona. Da notare che nel 1880 il tunnel era ormai quasi terminato, poiché l'ultimo diaframma era caduto alla fine di febbraio, per cui negli anni precedenti Airolo, nei periodi di punta, sfiorava i 5'000 abitanti, di cui circa il 35% originari del luogo e il 65% composto da stranieri, in stragrande maggioranza italiani del nord.

L'immissione di un tale numero di persone aventi usi e mentalità diversi da quelli degli autoctoni non fu indolore e immune da crisi di rigetto: oltre alle cause ricorrenti in situazioni del genere bisogna ricordare che Airolo non disponeva di infrastrutture adatte per accogliere una tale massa di persone e non era ben disposta psicologicamente, in quanto si vedeva nella ferrovia, come già detto, la rovina dei traffici lungo la strada e delle attività ad essa connesse. Inoltre bisogna tener conto di alcuni fatti capitati durante i primi mesi dei lavori, che non contribuirono per niente a distendere gli animi, come pure dei rapporti, sovente tesi, tra impresa Favre e Gotthardbahn da una parte e municipalità di Airolo dall'altra.

Alloggi per gli operai

Uno dei grandi problemi posti dall'ondata di immigrazione fu quello dell'alloggio. L'impresa Favre non si preoccupò che in misura trascurabile di questo aspetto, costruendo

Airolo attorno al 1835. Risalta la strada del San Gottardo appena costruita. A sinistra, il ponte sul Ticino che dà l'accesso alla valle Bedretto. Le numerose «rascane» testimoniano la presenza della coltivazione della segale.



due soli edifici: la cosiddetta «casa degli ingegneri», adibita ad abitazione per i quadri tecnici e una casa destinata ad ospitare gli uffici amministrativi e lo spaccio dell'impresa. Per gli operai furono apprestate solamente pochissime baracche, tant'è che nel 1875 solo 150 persone potevano abitare in quelle costruzioni.²⁵⁾ Per i rimanenti, che ammontavano ad alcune centinaia nel primo anno per superare abbondantemente le due migliaia negli anni successivi, non restava altra possibilità che adeguarsi a cercare una sistemazione presso i privati cittadini di Airola e delle frazioni limitrofe.

La popolazione locale non si lascia sfuggire l'occasione per affittare i locali che sono a disposizione. Così descrivono due cronisti dell'epoca la situazione del paese in quei giorni:

«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 si ingrandiscono e le stalle stesse che sopravvanzano allo stretto bisogno vengono convertite in comode case od almeno si rendono abitabili. Locali che altre volte servivano di scuderie o simili, sono oggidì altrettanti negozi, osterie, botteghe da calzolaio, falegnami, 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. In fatto di polizia locale ho tutte le ragioni di credere che questo municipio, d'accordo coi gendarmi di stazione, stia ben all'erta per prevenire ed impedire ogni turbamento. E ciò è indispensabile per mantenere la tranquillità e il buon ordine, tanto più adesso che, in causa dell'agglomeramento di tanti lavoratori, v'è continuo pericolo che venga scossa la pubblica quiete».²⁶⁾

«Circa al già mentovato movimento in Airola noi dobbiamo ancora aggiungere, che il comune aumentò la sua popolazione di un migliaio di persone.

Queste sono quasi tutte piemontesi, e la maggior parte operai, osti, macellai, prestina, bettolieri, negozianti, ecc. colle loro famiglie. Conseguentemente si nota fra la primitiva popolazione di Airola la colonia ambulante di italiani, la quale si sforza di introdurre nuovi costumi e usi fra i pertinaci Airolesi.

Si è grandemente sentita la scarsità di comode abitazioni per tante famiglie...».²⁷⁾

La maggior parte degli operai viveva in condizioni disastrose sotto tutti i punti di vista. Il Möschlin ce ne fa il seguente quadro:

«Nel locale ci sono dieci letti. No, non sono dieci, sono otto, proprio il numero massimo che poteva starci. Una dozzina o più di persone si accalcano in una camera, adulti e bambini gli uni vicini agli altri. Lì si cucina, si mangia e si dorme. Sopra la stufa sono appesi ad asciugare gli abiti umidi. Le galline passeggiano sul pavimento. Il gabinetto manca, oppure, quando c'è, manda il suo contenuto direttamente sulla strada. L'urina viene gettata sopra il mucchio di immondizia che si trova fuori dalla porta. Diarrea, dissenteria e febbri tifoidi circolano ovunque.



Airola dopo l'incendio del 17 settembre 1877 vista da sud. In primo piano la piattaforma formata con il materiale estratto dal tunnel, su cui sorgerà la stazione. Verso sinistra, si scorgono le fondamenta delle baracche che il Favre sta costruendo per alloggiare gli operai rimasti senza casa. Al centro dell'immagine, verso il basso, l'edificio dove il Favre aveva lo spaccio e gli uffici amministrativi. La «Casa degli ingegneri», invece, è completamente a destra sotto la strada; l'imponente costruzione che la sovrasta è l'albergo dei Motta. A sinistra si distingue bene il «quartiere» di Fiura, che non è stato toccato dall'incendio in quanto si trovava a sopravvento: spiccano nettamente le antiche case di legno. Interessante è confrontare la fotografia con il piano del villaggio della pagina precedente. Un po' ovunque, nei campi e nei prati che circondano l'abitato, si scorgono le «rascane», sulle quali si poneva la segale ad essicare.

Così vive la maggior parte degli operai dell'impresa del Gottardo che si trovano ad Airola».²⁸⁾

Qualcuno potrebbe pensare che l'autore citato ha esagerato nel descrivere la situazione, calcando appositamente la penna su certi aspetti, ma altre testimonianze confermano la descrizione del Möschlin. Un giornale dell'epoca riporta che camere da 4-6 operai sono occupate da 20-30 uomini, donne e bambini. Non vi è nessuna ventilazione; i letti si usano a turno. Ad Airola, «il piccolo speculante è padrone della situazione».²⁹⁾ Rosea, in confronto, appare quindi la posizione di coloro che erano in due per un solo letto: essi facevano in modo di trovarsi in sciolte diverse, cosicché quando uno si alzava per recarsi al lavoro, l'altro si coricava per dormire.³⁰⁾

Ci fu un vero boom nell'apertura di negozi e osterie. Nel già citato prospetto di imposta³¹⁾ si rileva che nei primi quattro mesi del 1873 si stabilirono ad Airola per svolgere i loro affari 4 negozianti, 4 bettolieri, 3 locandieri, 3 calzolari, 1 bottegaio, 1 pizzicagnolo e 1 salsamentario. Queste 17 persone provenivano tutte dall'Italia. Ma gli airolesi non stettero a guardare: parecchi ingrandirono i propri negozi e bettole, altri ne costruirono dei nuovi. Questi investimenti, come pure quelli riguardanti le abitazioni, erano possibili poiché vi era davanti un periodo di dieci anni che si prospettava ricco di affari; inoltre gli airolesi tra il novembre del 1872 e il maggio del 1875 avevano ricevuto 259'579 franchi in seguito alle espropriazioni dei terreni eseguite per conto della società ferroviaria. Questa somma corrispondeva al 72% di tutte le indennità versate tra il

1872 e il 1882 per espropriazioni di terreni nel comune di Airola.³²⁾

L'approvvigionamento d'acqua

Un problema imprevisto si pose dopo pochi mesi dall'inizio dei lavori: in seguito alle esplosioni per scavare il tunnel, molte sorgenti scomparvero o diminuirono la portata, provocando così scompiglio e apprensione nella borgata, in modo particolare tra i contadini che dovevano abbeverare il bestiame.

Nel verbale delle riunioni del municipio, in data 9 marzo 1873, si legge che la «fontana di dentro» non riceve quasi più acqua: si invitava la Gotthardbahn a provvedere al ripristino.³³⁾ Per decine e decine di volte il municipio di Airola si occupò della questione delle acque: lo scambio di corrispondenza tra comune e società ferroviaria fu molto intenso; come pure molto numerose le lettere di singoli privati che protestavano nei confronti della Gotthardbahn per i danni subiti o della municipalità per la carenza di acqua nelle fontane pubbliche.

Così nel 1873 i tre mulini situati a nord del paese vedono ridursi a nemmeno un terzo la quantità d'acqua che ne costituiva la forza motrice³⁴⁾ e devono ricorrere ad un legale per ottenere il versamento dell'indennità pattuita³⁵⁾; i contadini continuano le loro giuste lamentele: «Tuttora privi di un riscontro all'istanza per di Lei mezzo inoltrata, qualche mese fa, alla Lod. Direzione della Società in Lucerna, i sottoscritti si permettono di farne richiamo insistendo perché si provveda, senz'altro ritardo, a ricondurre stabilmente l'acqua di cui essi usavano nelle loro proprietà, (...) tanto per l'ab-

beveramento del bestiame quanto per l'irrigazione dei prati».³⁶⁾

La Gotthardbahn non dimostrò nessuna fretta nel risolvere la questione delle sorgenti sparite; ben altra solerzia impiegò invece nel chiedere al governo cantonale, al municipio di Airolo e a singoli privati la concessione per l'uso di acqua quale forza motrice per la produzione di aria compressa, utilizzata per le foratrici, accaparrandosi in pochi mesi le concessioni per le acque della Tremola, dei riali di Chiesso e Jenni e del fiume Ticino, operando in quest'ultimo caso uno sbarramento all'altezza di Fontana e costruendo un canale di derivazione sino ad Airolo.

Vane risultarono invece le richieste del comune alla Società ferroviaria per riportare l'acqua alla «fontana di dentro» o quelle dei privati per riottenerla sui propri fondi: nel solo mese di marzo 1874 si registrarono una diffida alla Gotthardbahn affinché riconducesse l'acqua³⁷⁾, una petizione di diversi cittadini al municipio affinché convocasse un'assemblea comunale straordinaria per trovare i mezzi per far valere i diritti del comune e dei privati nei confronti della Gotthardbahn³⁸⁾, l'emanazione di disposizioni provvisorie per avere acqua in caso di incendio.³⁹⁾

Il 25 aprile successivo l'acqua scompare an-

che dalle fontane di «mezzo» e di «fuori»: in pratica tutto il paese ne è privo⁴⁰⁾ e parecchi contadini per abbeverare le bestie devono recarsi sino a Valle, frazione che dista oltre un chilometro da Airolo.⁴¹⁾ Questa grave situazione porterà la Gotthardbahn a progettare e costruire nello spazio di pochi mesi un nuovo acquedotto per rifornire le fontane pubbliche, portando l'acqua raccolta sul versante orografico destro del Ticino.⁴²⁾ Rimaneva sempre da risolvere la mancanza d'acqua per certe stalle; negli anni seguenti continuano le lamentele per nuove sparizioni di sorgenti in parecchi posti; il numero dei terrieri colpiti raggiunge quasi le due centinaia. Occasionalmente si lamenterà ancora scarsità di acqua in alcune fontane del paese. Ciò porterà, finalmente, la Gotthardbahn ad intervenire progettando e facendo eseguire in gran parte a proprie spese un nuovo acquedotto capace di rifornire in modo sufficiente sia il paese che i proprietari terrieri che... lei stessa per i bisogni della stazione.

Ma ciò avverrà solamente nel 1884⁴³⁾, dopo oltre 10 anni di inconvenienti e disagi.

Lo stato delle strade

Durante quegli anni si ebbe pure un notevole peggioramento dello stato delle strade. Le cause furono diverse, ma tutte collegate

all'estrazione e al trasporto dei «moloni», grossi blocchi squadrati di pietra, per rivestire l'interno della galleria.

Nel maggio del 1873 scrive il Consiglio di Stato al commissario di Leventina: «Gli operai dell'Impresa del Tunnel ferroviario ad Airolo lavorano a scavare sassi lungo la strada cantonale al disopra del paese, danneeggiano la strada stessa, la ingombrano di materiali per modo che, in alcuni luoghi, il passo è reso molto stentato e pericoloso, ed è impedito lo scambio de' veicoli per lunghi tratti. Col minare la rocca attigua alla strada il passo è reso mal sicuro(...) L'esplosione delle mine ha già recato diversi guasti alle colonnette, ai muri e al selciato nelle cunette(...) In breve i lavoratori dell'Impresa non hanno alcun rispetto delle opere pubbliche».⁴⁴⁾

Negli anni successivi la situazione peggiorò ancora. Si ebbero continue diatribe con l'impresa Favre, poiché utilizzava carri non conformi alle regole vigenti (ruote troppo strette che rovinavano il fondo della carreggiata) e non rispettava il limite massimo di carico, pregiudicando così la sicurezza del traffico e causando nuovi danni alla pavimentazione stradale. Ingiunzioni, multe, accomodamenti, ricorsi e controricorsi si accavallano negli anni 1873, 1874, 1875, 1876 arrivando pure sul tavolo del Consiglio Federale e con un crescendo di asprezza nel tono delle lettere. Così scrive l'esecutivo cantonale all'ingegnere Maury, rappresentante dell'impresa Favre: «È veramente intollerabile il modo di procedere di codesti preparatori dei moloni, (...) i quali si permettono di manomettere e guastare tutto senza verun riguardo, con un'audacia o una non curanza che toccano il confine del criminoso».⁴⁵⁾ L'anno seguente, un'apposita commissione nominata dal Gran Consiglio per seguire e vagliare la faccenda si esprimerà sul conto di Favre affermando che «il signor Favre non ha il sentimento del suo dovere(...)»⁴⁶⁾, lasciando così un'immagine alquanto diversa da quella agiografica tramandata in occasione di varie commemorazioni sul progettista della galleria.

Ma le cose non cambiarono, reclami vennero sporti pure dai mastri di posta e dai conducenti di merci di Leventina, i quali erano i primi a sopportarne i disagi. Ancora nel 1879 affermano che le strade «in alcuni punti sono ridotte a specie di cantiere per deposito di materiali di costruzione ad uso delle diverse imprese, e non presentano più al passaggio che una specie di sentiero incapace di dare lo scambio a due veicoli che si incontrino».⁴⁷⁾

Questi disagi cesseranno con l'esaurirsi dei lavori, testimoniando così, pur in una situazione particolare, l'incapacità del governo ticinese nel far applicare e rispettare la legge. Ma ciò non meraviglia per niente, tenendo presente il momento politico ticinese di allora, caratterizzato da una grave crisi politica e ponendo mente agli interessi economici in gioco.

Rapporti tra indigeni e stranieri

I rapporti tra la comunità airolese e quella immigrata furono contrassegnati da momenti di tensione notevole. Le cause furono molteplici: la precaria sistemazione logistica, le difficili condizioni di lavoro, lo scontro tra abitudini e mentalità diverse, il vedere i lavoratori stranieri come coloro che, indirettamente, provocavano la rovina dei traffici

Un'impressionante immagine della via principale di Airolo dopo l'incendio del 1877.



sulla strada, le sopraffazioni della Gotthardbahn e dell'impresa Favre nei confronti di alcuni diritti dei cittadini e di leggi e regolamenti vigenti (questione dell'acqua e della strada).

Oltre a quanto già scritto vale la pena di ricordare che l'attivazione di una fucina da fabbro ferraio sul finire del 1872 aveva dato adito a vari reclami da parte della popolazione, poiché ritenuta troppo vicina ai fienili, con conseguente pericolo di incendio per tutto il paese, essendo quasi tutte le case costruite in legno. Il 26 gennaio 1873 il municipio si fece interprete dei reclami popolari inoltrando una protesta ufficiale presso il governo cantonale⁴⁸⁾, ottenendone una risposta quanto mai preoccupante. Infatti il Consiglio di Stato, pur riconoscendo che mancava la distanza legale tra la fucina e i fienili, «stante gli urgentissimi impegni dell'impresario della Società per la costruzione del tunnel, si dovrebbe evitare di recar, senza una vera necessità, disturbo alle prime sue disposizioni».⁴⁹⁾

Pochi mesi dopo c'è lo scoppio di una volata di mine al passaggio della diligenza: in un rapporto redatto dalla direzione circondariale delle poste si legge che bisogna «ritenere che i minatori avessero aspettato a bella posta l'arrivo della diligenza per dar fuoco alle mine, poiché avrebbero potuto a tutto agio vederla nella discesa (e prevenirla, o attendere che fosse passata) e non ebbero poi vergogna di prendere la cosa in ridicolo, quando il convoglio si trovò nel maggior pericolo».⁵⁰⁾

Nell'autunno dello stesso anno salta pure per aria un magazzino adibito al riscaldamento della dinamite, fortunatamente senza provocare vittime o feriti.

Non trascurabile poi il fatto che da alcuni anni era in aumento il numero degli italiani che dovevano venir sussidiati dall'ospizio del passo del San Gottardo perché privi di mezzi: 2'588 nel 1868, 3'414 nel 1870, 4'839 nel 1872, 4'950 nei primi quattro mesi del 1873⁵¹⁾, il Consiglio Federale ne viene informato affinché provveda per ottenere un contributo dall'Italia per le spese causate da queste persone. Evidentemente questi poveri viandanti non dovevano risultare molto graditi a parecchi valligiani perché non portavano alcuna fonte di guadagno.

Considerati gli avvenimenti esposti sinora, era pressoché impossibile che non si verificassero scontri tra forestieri ed airolesi. Le risse furono numerose e gravi, con morti e feriti da ambo le parti e con lunghi strascichi. Mi limiterò a riportare alcuni documenti dell'epoca per illustrare la situazione. Nell'ottobre del 1873 Favre comunica al Consiglio di Stato: «Se i fatti di ieri rimangono ancora esenti da repressione, noi non potremo più rispondere della sicurezza del paese.

Avverrebbero risse continue; i rancori si farebbero ogni giorno più inveleniti, e la calma rinascerrebbe più difficilmente(...) Gli operai sono numerosi in paese; ed allorché essi venissero a supporre che non si vuol far giustizia di atti delittuosi quando essi ne sono le vittime, se la farebbero da sé e noi saremmo impotenti a reprimerli»⁵²⁾.

Nel gennaio 1874 il quotidiano il Repubblicano dedica alcuni articoli ai disordini avvenuti nel Natale dell'anno appena concluso. Il cronista si chiede: «Quali sono le cause efficienti delle animosità, fra nazionali e stranieri, che conducono a così funesti e



Il ponte sul Ticino che porta in valle Bedretto visto da est. In primo piano il ponte vero e proprio, che si abbassa verso il greto del fiume per permettere il transito dei carri. In secondo piano, invece, la condotta d'acqua proveniente da «Al di là dell'Acqua», costruita nell'autunno del 1874 per rifornire le fontane del paese in conseguenza della sparizione di alcune sorgenti. In lontananza, sulla pendice la frazione di Albinasca.

deplorabili risultamenti? Mia opinione si è che non esistano cause veramente radicali, ma bensì solo dei precedenti meramente accidentali che misero in lotta, talora per motivi assai frivoli, un certo numero di giovani operai con altri giovani della località.(...) Nel decorso dell'ultimo estate altre risse ed altri ferimenti avvennero con detrimento di nazionali ed esteri. L'autorità giudiziaria iniziò quindi le sue inchieste, ma poi — more solito — arenò, e nessuna soluzione venne alla luce. Donde la convinzione e i lamenti d'ambo le parti, che giustizia non vi sia contro i colpevoli e che importi quindi farsela da sé».⁵³⁾

Interessantissimo è poi un lungo rapporto che il dottor Giaccone, medico addetto al cantiere, scrive al ministro d'Italia a Berna, Melegari, per descrivere il disagio della colonia italiana ad Airolo. La lettera, molto particolareggiata, contiene pure alcune considerazioni degne d'attenzione: «Addetti ai lavori vi sono pure impiegati ed operai francesi, di cui alcuni compromessi come comunardi, non sono ben visti perché forestieri, sono in numero infinitamente inferiore ai nostri, eppure non ebbero mai a subire insulti, né essere arbitrariamente arrestati come gli Italiani.

L'odio e il disprezzo contro la nostra nazionalità sono tali che, molte volte io, che, per motivi di servizio, doveti recarmi a Faido, a Göschenen, fermarmi ad Andermatt, ho dovuto alla tavola dell'albergo rimbeccare ora gli uni, ora gli altri, perché, appena fatti accorti della presenza d'un italiano, i Ticinesi non mancano mai d'attaccare Nazione e Governo. Ebbi a trovarmi l'anno scorso a Lugano col defunto Sig. Cav.re Chiara, che era colà Console italiano, gli parlai della cosa in questione, e ne ebbi in risposta che, unico modo di piacere nel Ticino si era lo sparire dell'Italia e del suo Governo, e che

nel paese non erano accetti che i repubblicani in diciottesimo, ed i papisti sfegatati. Ed è vero purtroppo.

Sperare dal Governo cantonale che voglia o possa rimediare agli abusi di potere che si commettono a nostro danno, e a sfregio del nome italiano, è cosa affatto vana. Il Consiglio di Stato a maggioranza radicale ha contro di sé la maggioranza clericale del Gran Consiglio, i giorni suoi sono contati, ed il poco tempo che resterà al potere non lo vorrà certo impiegare a disgustare i suoi partigiani, che sono qui in maggioranza.(...)

Collo sviluppo dei lavori ferroviari maggior numero dei nostri verrà ad abitare questo poco ospitale paese, e l'animo rifugge dal pensare alle conseguenze che potrebbero sorgere da rancori lungamente repressi, dall'accumularsi di tante cause d'odio tra la popolazione locale e l'avventizia».⁵⁴⁾

Dopo il 1875 ci fu un periodo di relativa calma, complici probabilmente le varie inchieste seguite all'uccisione di alcuni operai durante lo sciopero avvenuto a Göschenen nell'estate del 1875 e l'incendio del paese di Airolo, settembre 1877, che nello spazio di poche ore lasciò oltre 2000 persone senza tetto. Ma nel 1878 ci fu una notevole ripresa dei disordini, tanto da essere segnalati nei conti resi dallo Stato:

«Varî disordini, risse e ferimenti più o meno gravi, alcuni dei quali susseguiti da morte, si ebbero a deplorare in Airolo(...)».⁵⁵⁾

Per cercare di tenere sotto controllo la situazione, le autorità ricorsero a misure di prevenzione di tipo poliziesco, quali il divieto di effettuare balli in periodi di forte tensione⁵⁶⁾, una severa sorveglianza con multe che fioccarono a decine per il prolungamento d'orario, gli schiamazzi notturni, il gioco della morra, ecc.⁵⁷⁾

Le forze di polizia furono raddoppiate, passando dai 3 uomini del 1872 ai 6 del 1876; il municipio fece richiesta al Consiglio di Stato di essere autorizzato ad allontanare i «forestieri rissosi» senza altre istanze, cioè senza seguire la trafila normale⁵⁸⁾; l'autorizzazione non fu concessa, e si applicò con molta severità la prassi solita, tant'è che l'esecutivo airolese si lamentò con il commissario di Leventina per «la facilità con cui si mettono in libertà le persone da noi proposte di allontanamento».⁵⁹⁾

Il Municipio si vide invece attribuire dal governo cantonale il compito di rilasciare i permessi semestrali di dimora ai forestieri⁶⁰⁾, incarico difficile poiché la grande mobilità degli operai impiegati nel cantiere e il loro numero richiedeva parecchio impegno e controlli continui, considerato anche come certi affittacamere davano alloggio a persone forestiere non munite del permesso di soggiorno e che l'impresa Favre le assumeva nei propri cantieri. Ciò scatenava le ire del segretario comunale, il quale in una lettera scrisse che quel comportamento «fa a noi sinistra impressione».⁶¹⁾

Ma l'ondata di immigrazione portò anche, seppure lentamente, dei punti di contatto e delle aperture tra le due comunità. L'esame dei matrimoni celebrati in quel periodo ne dà una conferma.

Nei 13 anni tra il 1860 e il 1872 si ha un totale di 99 matrimoni. Tra le 198 persone che si

sono sposate ad Airolo, vi sono solamente quattro stranieri, tutti maschi, che hanno scelto una donna airolese. Nessun airolese ha sposato una straniera, come pure nessuna coppia di stranieri si è sposata ad Airolo.⁶²⁾

Per i 13 anni seguenti (1873-1885) vengono celebrati 175 matrimoni: 50 sono formati da coppie in cui sia l'uomo che la donna sono cittadini stranieri, ben 25 da stranieri con donne airolesi, mentre nessun airolese ha sposato una straniera. Interessante è constatare come l'uomo airolese abbia rifiutato il matrimonio con la straniera.

Il motivo? Sicuramente una «minore offerta» che non nel campo opposto, poiché la grandissima maggioranza degli immigrati erano maschi. Inoltre le emigrazioni precedenti avevano fatto diminuire il numero dei giovanotti, di modo che il campo dei pretendenti era più limitato. Ma ciò non basta a spiegare compiutamente il fenomeno: analizzando i matrimoni di cittadini airolesi celebrati all'estero, ci si accorge che nel periodo 1860-1885 gli uomini che si sposarono all'estero furono 30. Di questi ben 18 scelsero come sposa una compaesana, altri 6 una donna originaria dei comuni limitrofi e solo sei, corrispondenti al 20%, scelsero una straniera. Il proverbio moglie e buoi dei paesi tuoi era più che mai seguito.

Nel periodo 1886-1900 si ha la conferma dell'avvenuta apertura verso gli immigrati.

In totale si hanno 120 matrimoni: in 11 l'uomo straniero ha sposato una airolese, le unioni tra stranieri continuano ad un ritmo regolare, mentre per la prima volta si può notare che un airolese, ad Airolo, sposa una straniera, e ciò in ben 7 casi. Quest'apertura, finalmente, dell'uomo si nota anche fra gli emigranti: tra il 1866 e il 1900 su 12 cittadini airolesi che si sposano all'estero, sono 4, pari al 33%, quelli che scelgono per moglie una straniera.⁶²⁾

Ma apertura non significa accettazione completa, integrazione: per esempio il patriziato rimase sempre chiuso ai nuovi arrivati, come pure a coloro che da decenni vivevano nel villaggio. Ancora in epoche recenti i patrizi non hanno voluto ammettere nel loro interno nuove famiglie.⁶³⁾

Conclusione

Il decennio 1872-1882 fu senz'ombra di dubbio, per Airolo, il più movimentato della sua storia e segnò pure una svolta radicale nel suo sviluppo.

Le preoccupazioni che gli airolesi avevano nutrito alla notizia della costruzione della ferrovia si dimostrano ora più che giustificate.

Con l'inverno 1881-82 termina il lavoro dei «cusciaodo»: non ha più senso mantenere aperta la strada quando ormai si può passare sotto la montagna. I contratti con i mastri

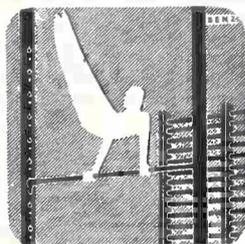
AGC IMPRESA GENERALE ANTONINI + GHIDDI SA

6500 BELLINZONA - Uffici: V. Stazione 30 - Telefono 25 43 51 / 52

astor

progettazione - esecuzione
arredamenti cucine mense
laboratori aule scienze

ASTOR Arredamenti SA 6850 Mendrisio
Via C. Pasta 25 Tel. 46 40 66
Locarno Via Borghese 2 Tel. 31 41 41



Un buon indirizzo per le scuole ticinesi:

Fabbrica di attrezzi di ginnastica, di sport e di giochi

Alder & Eisenhut AG

8700 Küsnacht ZH Tel. 01 910 56 53
Fabbrica a 9642 Ebnat-Kappel SG

ZURIGO ASSICURAZIONI

Agenzia Generale GIUSEPPE SOLCA
Lugano, Via Pretorio 13, tel. 091/21 08 80
Bellinzona, viale Portone 4, tel. 092/25 13 61

TRATTIAMO TUTTI I RAMI



CASARICO SA

COSTRUZIONI METALLICHE - UFFICIO TECNICO
Serramenti e facciate continue in alluminio
Serramenti e facciate continue in acciaio
Pareti mobili - Carpenteria metallica

Casarico SA CH-6826 Riva San Vitale Via Cereda

SPALU SA

Lugano
091 51 80 21

Pavimentazioni stradali
Costruzione piste e campi sportivi

ANCHE PER LA SCUOLA



INNOVAZIONE

CITTÀ DI CAMPIONE D'ITALIA

Manifestazioni sportive, culturali, ricreative.
Turismo, convegni, congressi

di posta del Gottardo vengono denunciati; l'ultima storica diligenza vi transita il 31 maggio 1882.

Per la famiglia Motta inizia la parabola discendente della sua potenza, per molti contadini l'inverno diventa più triste: mancano le attività legate alla strada; per postiglioni, conduttori e somieri il lavoro cessa in misura quasi totale.

I nuovi posti creati con l'avvento della ferrovia non sostituiscono, nei primi anni, che in misura scarsissima quelli che ha soppresso. Nel 1883 alla stazione di Airolo vi sono in tutto 7 persone: di queste, tre sono di Airolo, le altre provengono dalla Svizzera tedesca, tre, e dall'Italia, una. Gli addetti alla manutenzione della linea sono 15: sette sono nominati e fra essi sei sono gli airolesi; otto, tutti cittadini di Airolo sono assunti a giornata, in dipendenza delle necessità.⁶⁴⁾

Essere assunto nella Gotthardbahn per svolgere un lavoro che non fosse quello della sorveglianza e manutenzione della linea, non era alla portata di tutti. Trattandosi di una nuova professione, bisognava seguire un corso di istruzione, non remunerato, della durata di tre mesi e che si svolgeva in tedesco; si era in completa balia dei dirigenti: per esempio al momento in cui si accettava l'impiego non si era neppure in grado di conoscere dove si avrebbe avuto il domicilio di servizio.⁶⁵⁾

Col passare degli anni il traffico ferroviario aumenta e cresce di conseguenza il fabbisogno di manodopera: nel 1908 ben 45 airolesi hanno un posto stabile di lavoro presso la Gotthardbahn, con domicilio di servizio ad Airolo.⁶⁶⁾

L'accresciuta importanza della ferrovia provoca poi la costruzione di grandi opere difensive di fortificazione: il San Gottardo è uno dei centri strategici più importanti, sicché sorgono nuove attività e occupazioni. Aumenta la colonia svizzera tedesca, poiché la maggioranza dei soldati proviene da oltre San Gottardo, tant'è che ad Airolo sorge una scuola di lingua tedesca per i figli di questi impiegati.

Per la popolazione airolese gli effetti benefici portati dall'avvento della ferrovia vengono avvertiti parecchi anni dopo l'apertura della stessa. La generazione che aveva assistito alla sua costruzione non ne aveva fruito e gli inconvenienti furono, in generale, più numerosi che gli utili, in conseguenza anche dell'incendio del 1877.

Non meraviglia perciò che, in occasione dell'inaugurazione della linea ferroviaria del Gottardo il 1° giugno 1882, mentre i giornali di mezza Europa si affannavano a tessere i più alti elogi, sfoderando la retorica delle grandi occasioni e i brindisi e le feste si susseguivano un po' ovunque, il municipio di Airolo decideva che «in presenza delle continue ingiustizie che la Gotthardbahn commette a danno del nostro paese (...) si trova di limitare le ns. manifestazioni all'ornamento del campanile con bandiere, e invitare la musica locale a suonare al passaggio dei treni inaugurali.»⁶⁷⁾

Ugo Maffioletti

Note:

- ACA Archivio comunale, Airolo.
- ACB Archivio cantonale, Bellinzona.
- ASCB Archivio di stato civile, Bellinzona.
- GBAL Gotthardbahn Archiv, Luzern.
- CR Conto reso del Consiglio di Stato della Repubblica e cantone del Ticino.
- inf.: informatore.



Airolo vista da sud-ovest. In primo piano, a sinistra, il cantiere dell'impresa Favre. Si vede bene l'acqua che, dopo essere stata usata come forza motrice, va a gettarsi nel fiume Ticino. La fotografia è stata scattata tra l'autunno del 1874 (esiste già la condotta d'acqua proveniente da «Al di là dell'Acqua», come si può notare in basso a destra) e il settembre del 1877 (infatti, come si desume dalle numerose case di legno, il paese non è ancora bruciato). Pure visibile, sempre a destra, è la discarica del materiale proveniente dalla galleria.

- 1) ACA, *Prospetto d'imposta cantonale per l'anno 1873 del comune di Airolo*, 1873.
- 2) inf.: Dina e Olga Beffa, Giornico.
- 3) ACB, *Recensement du Bétail du 21 Avril 1866*, 136/439.
- (Le percentuali sono state calcolate partendo dai dati del censimento)
- 4) Francesco BERTOLIATTI, *Storia delle relazioni postali attraverso il Ticino e il Gottardo, con speciale riguardo alla diligenza Flüelen-Camerlata*, «Rivista delle Poste», Berna, 1932, 1, 3.
- 5) Enrico CELIO, *Un esempio di vita, Giuseppe Motta*, Bellinzona, 1957, 16.
- 6) Martin WANNER, *Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens nach den Quellen dargestellt*, Bern, 1880, 327.
- 7) Francesco BERTOLIATTI, *op. cit.*, 1, 3.
- 8) CR, 1881, 329.
- 9) inf.: Silvio Eusebio, Airolo.
- 10) *Copia del documento originale, 1839, in possesso del sig. Michele Lombardi, Airolo.*
- 11) Martin WANNER, *op. cit.*, 353.
- 12) Martin WANNER, *op. cit.*, 224.
- 13) Martin WANNER, *op. cit.*, 352.
- 14) ACB, *Transito di merci pel Gottardo nei giorni festivi*, 1131.
- 15) Stefano FRANSCINI, *La Svizzera Italiana*, Lugano, 1971, 190.
- 16) Maurice Edmond PERRET, *Les colonies tennesiennes en Californie*, Lausanne, 1950, 28.
- 17) Giuseppe MARTINOLA, *Il blocco della fame*, «Bollettino storico della Svizzera italiana», Lugano, 1970, vol. LXXXII, 103.
- 18) CR, 1869, 46-47.
- 19) CR, 1871, 39, 59.
- 20) CR, 1869, 63-64.
- 21) Alina BORIOLI, *La vecchia Leventina*, Bellinzona, 1926, 15.
- 22) inf.: Virgilio Dotta, Airolo.
- 23) ACB, 224/902, 14 VII 1871.
- 24) *La galleria autostradale del San Gottardo*, Bellinzona, 1970, pagine gialle.
- 25) Felix MOESCHLIN, *Wir durchbohren den Gotthard*, Zürich, 1949, vol. II, 220.
- 26) «La Libertà», 16 VII 1873.
- 27) «Gazzetta ticinese», 25 IV 1873.
- 28) Felix MOESCHLIN, *op. cit.*, 219.

- 29) «Gazzetta ticinese», 13 X 1875.
- 30) inf.: Silvio Eusebio, Airolo.
- 31) cfr. nota 1).
- 32) ACB. I dati sono stati desunti in base al copialettere del Consiglio di Stato, 1872-1882.
- 33) ACA, *Risoluzione municipale 822*, 1873
- 34) GBAL, 308, 9 VI 1873.
- 35) GBAL, 308, 19 VII 1874.
- 36) GBAL, 308, 2 IX 1874.
- 37) ACA, *Risoluzione municipale 939*, 1874.
- 38) ACA, *Risoluzione municipale 952*, 1874.
- 39) ACA, *Risoluzione municipale 954*, 1874.
- 40) ACA, *Risoluzione municipale 974*, 1874.
- 41) inf.: Silvio Eusebio, Airolo.
- 42) ACA, *Situationsplan für die Wasserleitung von Al di là dell'Acqua nach Airolo*, 8 VI 1874.
- 43) GBAL, *Convenzione del 2 agosto 1884*, 308.
- 44) ACB, 224/902, 23 V 1873.
- 45) ACB, 229/907, 9 VIII 1876.
- 46) *Processi verbali del Gran Consiglio della Repubblica e cantone del Ticino, sessione straordinaria dell'Aprile-Maggio 1877*, Locarno, 1877, 323.
- 47) ACB, 231/909, 7 VIII 1879.
- 48) ACA, *Risoluzione municipale 805*, 1873.
- 49) ACB, 224/902, 1 II 1873.
- 50) ACB, 225/903, 7 VII 1873.
- 51) «Gazzetta ticinese», 24 V 1873.
- 52) ACB, 225/903, 13 X 1873.
- 53) «Repubblicano», 29 I 1874.
- 54) GBAL, 299, 12 VIII 1875.
- 55) CR, 1878, 277.
- 56) ACA, *Risoluzione municipale 900*, 1873.
- ACA, *Risoluzione municipale 930*, 1874.
- 57) ACA, *Copialettere*, 11-21 I 1880.
- 58) ACA, *Copialettere*, 16-30 V 1880.
- ACA, *Risoluzione municipale 1137*, 1875.
- 59) ACA, *Copialettere*, 28 XI 1876.
- 60) ACB, *Risoluzione governativa 22188*, 1873.
- 61) ACA, *Copialettere*, 29 XI 1876.
- 62) ASCB, *Registro dei matrimoni nel comune di Airolo, 1860-1900*.
- 63) inf.: Silvio Pedrini, Airolo.
- 64) GBAL, *Beamten-Etats 1863*.
- 65) «Il ferroviere», Berna, 1932, 22, 3.
- 66) GBAL, *Beamten-Etats 1908*.
- 67) ACA, *Risoluzione municipale 941*, 1882.