

## Storia della Navigazione sui Laghi Maggiore, Garda e Como

### IL PROGRESSO TECNOLOGICO E L'INTRODUZIONE DEL VAPORE NELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE.

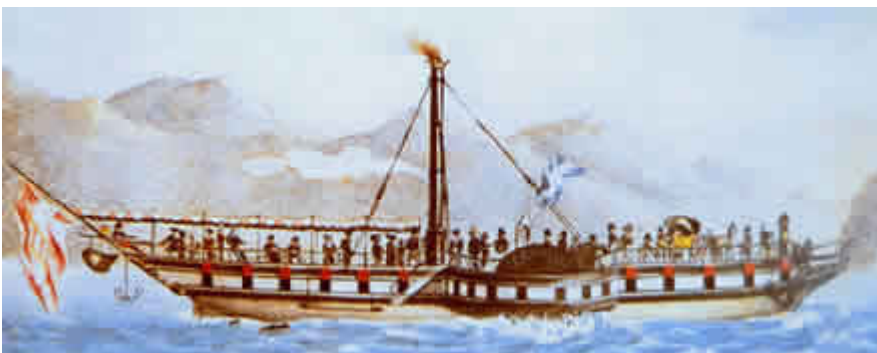
La produzione di energia attraverso l'uso del vapore, fu uno dei primi settori in cui i principi scientifici si tradussero in applicazioni tecnologiche, e proprio nell'ambito della navigazione, trovò il suo primo impiego; infatti l'utilizzo nella via d'acqua poteva avere luogo direttamente, senza la necessità di predisporre una costosa infrastruttura, quale era invece la strada ferrata. Lo sviluppo nell'ambito di questa forma d'impiego del vapore fu, nel corso del diciannovesimo secolo, assai rapido.

I primi battelli a vapore, degli anni Venti dell'Ottocento, presentavano uno scafo in legno e motori da poche decine di cavalli di potenza atti a muovere rudimentali ruote a pale. Questi natanti, sui quali i passeggeri erano quasi del tutto esposti alle intemperie, evolvevano verso una costruzione parzialmente metallica (rivestimento esterno in ferro) per passare, verso gli anni Settanta, a battelli totalmente in ferro, dotati di un ampio salone interno, potenze e velocità di tutto rispetto (500 cavalli ed oltre 25 chilometri orari) e capaci di trasportare fino a settecento passeggeri. Nell'ultimo ventennio del secolo veniva introdotta l'elica, in sostituzione delle ruote motrici laterali, mentre nei primi anni del '900 aveva la sua prima applicazione il motore Diesel, al posto delle macchine a vapore, che rimasero peraltro in uso per molti anni ancora.



### LE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

Tre erano le note distintive fondamentali della nuova economia industriale che si faceva largo all'inizio del XIX secolo: l'esigenza di sviluppo delle comunicazioni, l'affinamento della tecnologia disponibile, l'accumulazione di ingenti risorse finanziarie atte a dare linfa alle prime due. Sin dall'inizio del '800 era già chiara la percezione che la tecnologia del vapore fosse sufficientemente matura da poter essere validamente utilizzata per scopi pratici, in primo luogo per rispondere ad un ormai diffuso bisogno di comunicazioni. Generato dall'evolversi di un tipo di economia alla quale l'ambito locale non bastava più, era sempre più pressante la necessità da parte dei lavoratori di spostarsi dalle loro abitazioni ai luoghi di impiego. Ma anche l'esigenza di sveltire la distribuzione della posta e creare un servizio celere di trasporto delle merci si imponeva come esigenza sociale (e conseguentemente opportunità commerciale per i fornitori del servizio). Questa molteplicità di esigenze primarie da soddisfare faceva assumere al sistema dei collegamenti e dei trasporti il carattere del "servizio di interesse pubblico" con la conseguente costituzione di Società di Navigazione cui veniva affidato il servizio.



## GLI EQUIPAGGI E I CAPITANI DEI BATTELLI

All'inizio dell' "era del vapore", ciascun battello aveva un suo comandante-contabile, responsabile dell'amministrazione a bordo.

La conduzione della imbarcazione era affidata, invece, al pilota che dava le indicazioni utili per la navigazione al timoniere. Costui, sistemato a poppa, agiva sulla barra o sulla ruota "di governo". Attraverso un tubo acustico, il pilota dava ordini ai meccanici. In seguito, i ruoli si modificavano: il pilota diveniva colui che usualmente si chiama "comandante", mentre il comandante-contabile passava al ruolo del cassiere; accanto alla macchina si trovavano il macchinista ed il fuochista, quest'ultimo con il compito non certo leggero di alimentare continuamente di carbone il focolare della caldaia.

Sul ponte si trovavano alcuni battellieri, in numero variabile in relazione all'importanza del natante. Più tardi il posto del timoniere, sino ad allora situato a poppa, veniva portato su di una apposita passerella in posizione elevata, congiungente i due "tamburi", ovvero le due grandi coperture delle ruote: in questo modo veniva enormemente favorita la visuale verso l'avanti ed all'indietro. Verso la fine dell'Ottocento il timoniere veniva protetto da una cabina che aveva la funzione di proteggere lui stesso e gli strumenti utili alla navigazione ormai comandante e timoniere occupavano una 'plancia di comando' nel senso più moderno del termine.



## IL SERVIZIO PASSEGGERI

Due sono i tipi di domanda di trasporto passeggeri cui il servizio di navigazione a vapore era chiamato a rispondere: quella relativa alle sempre più intense ed estese esigenze di mobilità dei lavoratori verso i grandi centri produttivi, e quella, destinata a diffondersi presso aree sempre più vaste e socialmente eterogenee di utenti, rispondente ai richiami turistici del lago. Le due forme di servizio andavano evolvendosi nel corso dell'Ottocento ed acquistando consistenza in parallelo, ma la marcata diversità delle aspettative dei passeggeri, che l'uno e l'altro dovevano soddisfare, veniva inevitabilmente a condizionare la qualità dell'offerta di trasporto, determinandone una netta differenziazione.



Così, accanto ai battelli dotati di ponti all'aperto coperti soltanto da un tendone, e di un allestimento più essenziale, inteso a garantire nel contempo prezzi accessibili ed un appena sufficiente 'standard' di comodità, venivano introdotti piroscafi grandi, dotati di spaziosi saloni con arredi raffinati (sedili di velluto, fini tappezzerie, rivestimenti in legno di quercia) e ristoranti lussuosi, capaci di far ritrovare al pubblico più esigente quegli stessi 'comforts' ai quali era avvezzo a terra.

## IL SERVIZIO DI TRASPORTO DELLE MERCI E DELLA CORRISPONDENZA

I primi battelli, come si è già accennato, venivano adibiti promiscuamente al trasporto sia di passeggeri che di merci, come avveniva del resto per le grandi barche a vela che solcavano il lago. Ma a differenza di queste ultime, i battelli a vapore trasportavano soltanto corrispondenza e merci leggere e pregiate, in particolare tessuti; ciò era dovuto sia al ridotto spazio disponibile (non si dimentichi che i primi battelli presentavano un unico ponte, sul quale era alloggiata la voluminosa macchina a vapore), sia alla maggior celerità, che suggeriva di dare la precedenza ai passeggeri e al carico di mercanzie di valore (solo per queste ultime il maggior costo del trasporto a vapore era compensato dal risparmio di tempo ottenuto).



## I CANTIERI PER LA COSTRUZIONE DEI BATTELLI

L'istituzione di strutture cantieristiche stabili non fu esattamente corrispondente all'avvento del vapore. Fino alla fine del Secolo Diciannovesimo, infatti, le compagnie di navigazione si limitavano ad apprestare strutture avventizie, per la cui installazione ottenevano dalle autorità locali una autorizzazione a tempo determinato, di regola per il periodo strettamente necessario a completare la costruzione dei battelli. Finita l'opera, le stesse compagnie si facevano carico di sgomberare le aree occupate con il cantiere provvisorio.

Solo agli inizi del Novecento si decideva di erigere stabilmente cantieri specifici per la costruzione di battelli. L'importanza di questi era destinata ad incrementarsi rapidamente, in parallelo con l'espandersi dei mezzi e dell'attività delle Compagnie di Navigazione.



## I PORTI E LE INFRASTRUTTURE A TERRA

Le condizioni strutturali, l'efficienza e l'importanza commerciale dei porti lacuali venivano ad essere, nel corso del secolo XIX, legate a doppio filo con l'avvicinarsi delle legislazioni riguardanti la classificazione generale dei porti ed i conseguenti contributi finanziari pubblici. Il problema del potenziamento e del buon mantenimento delle infrastrutture a terra si poneva in modo particolarmente pressante con l'avvento della navigazione a vapore, in quanto i nuovi natanti nascevano, per loro stessa natura, molto più grandi rispetto alle imbarcazioni normalmente in uso sino ad allora, creando così complicazioni logistiche assai spiacevoli. Venivano allora realizzate, in corrispondenza delle località da servire, strutture di attracco specificamente realizzate per i battelli.



## LE DIFFICOLTÀ DELLA NAVIGAZIONE (QUANDO LA METEOROLOGIA ED IL BUIO OSTACOLANO LA NAVIGAZIONE)

Nella storia della navigazione dei Laghi prealpini, morfologicamente simili, gli ostacoli meteorologici rappresentavano una vera e propria costante, destinata a turbare la tranquillità e la sicurezza dei naviganti di tutte le epoche, malgrado la maggior solidità e perfezione tecnica che i natanti andavano via via acquisendo. Nella prima epoca del vapore, il vento ed il moto ondoso rappresentavano senz'altro i fattori di perturbazione più temibili per i primi battelli dotati di questo tipo di propulsione, a causa della limitata potenza allora resa disponibile dalle macchine. Più tardi, con il potenziamento ed il miglioramento dei battelli, l'ostacolo più minaccioso era invece rappresentato dalla nebbia, soprattutto notturna. Non ultimo, ad ostacolare la navigazione concorreva anche il buio.



Scorrendo le cronache dell'epoca, si riscontrano innumerevoli casi di arenamenti di battelli lungo le spiagge o presso gli estuari dei fiumi confluenti al lago, nonché violenti urti contro le infrastrutture degli imbarcaderi, occorsi nella fase di avvicinamento ad essi.

**Testi : ing Massimo Gozzi -autore di ricerche in tema di navigazione lacustre.**

**Sue sono le seguenti pubblicazioni:**

- GOZZI MASSIMO, I Battelli del Lario, Milano 1995, Mondadori Editore.
- GOZZI M., BREMBILLA G., BREMBILLA R., Sulla scia del Vapùr, Associazione Scannagatta ed.
- GOZZI M., MIGLIO G., ZANOLETTI G., Le barche a remi del Lario, Milano 1999, Electa Editore

**Le immagini sono tratte, per gentile concessione, dai libri sopraevidenziati**