

# LE VITTIME DELLAVORO

26.04.2026–10.01.2027

Museo Vincenzo Vela

Ligornetto

# LE VITTIME DEL LAVORO

## Un focus

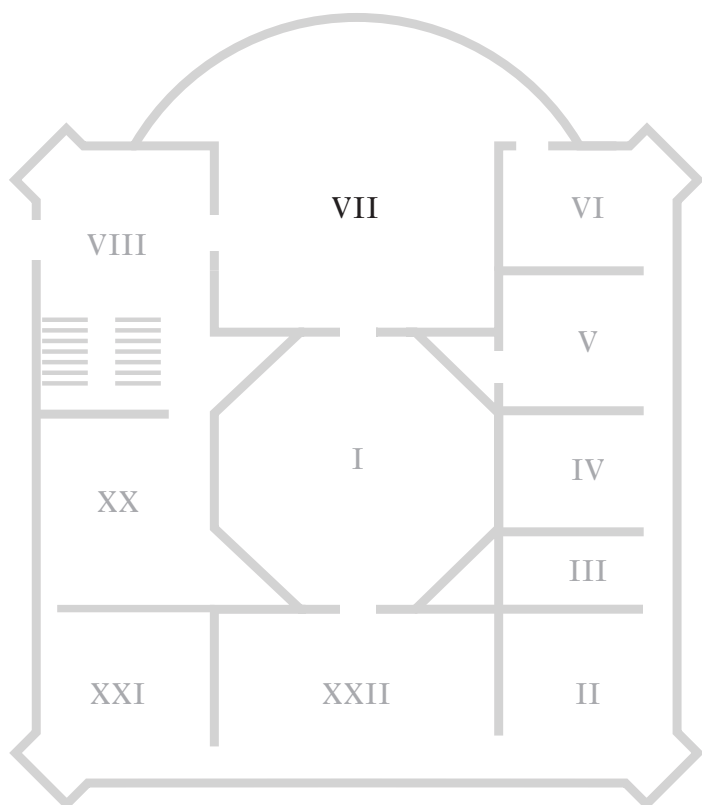
Testi: Anita Guglielmetti, Giampaolo Baragiola

In dialogo con la mostra di Bertille Bak e il suo sguardo sul mondo del lavoro contemporaneo, il Museo presenta un focus su *Le vittime del lavoro* (1882-83), opera cardine della maturità artistica di Vincenzo Vela. L'altorilievo segna il rinnovo dell'arte dello scultore ticinese verso un verismo di ispirazione sociale e una scultura civile attenta ai "principii liberali" e ai valori progressisti.

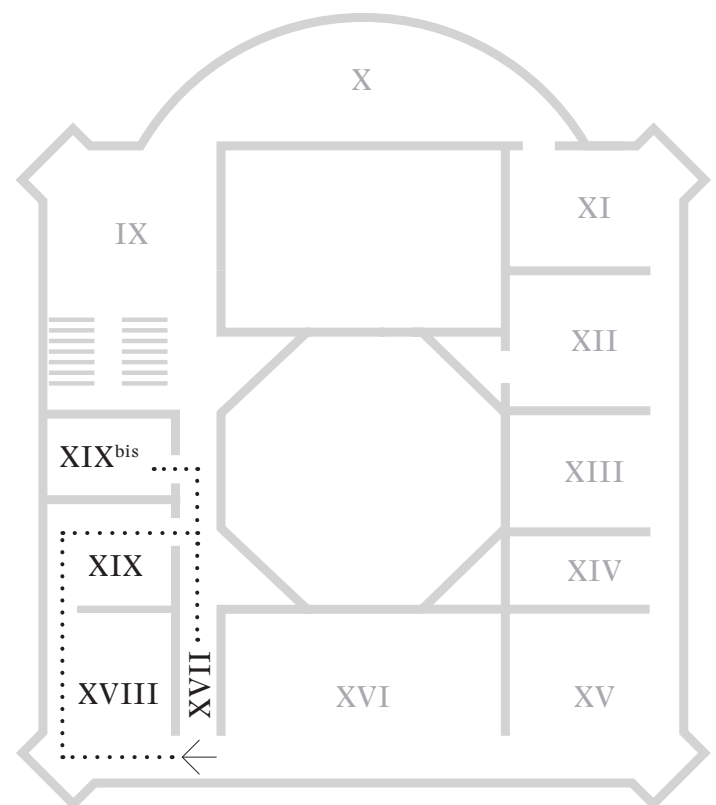
Come un viaggio da sud a nord, il percorso espositivo segue la linea della *Gotthardbahn* attraverso le suggestive vedute realizzate nel 1881-82 dallo studio fotografico Adolphe Braun di Dornach. Le immagini selezionate dal prezioso album illustrano l'imponenza dell'impresa e ne mettono in risalto la forte connotazione simbolica.

A fare da contrasto a questa narrazione è la dura quotidianità degli operai impegnati nella costruzione della ferrovia, sottoposti a condizioni di lavoro estreme, vittime di malattie e incidenti: una realtà qui documentata da rari materiali e testimonianze fotografiche appartenenti a prestigiose collezioni pubbliche e private.

A questi "calmi soldati del lavoro" Vincenzo Vela dedica, con il suo altorilievo, un toccante tributo che ancora oggi conserva inalterata la propria forza espressiva e una profonda autenticità. Disegni, bozzetti, fotografie e carte d'archivio documentano la genesi e la fortuna del monumento, esposto al pianterreno del museo e punto focale della mostra.



PIANTERRENO



PRIMO PIANO

## LA FERROVIA DEL GOTTARDO (GOTTHARDBAHN)

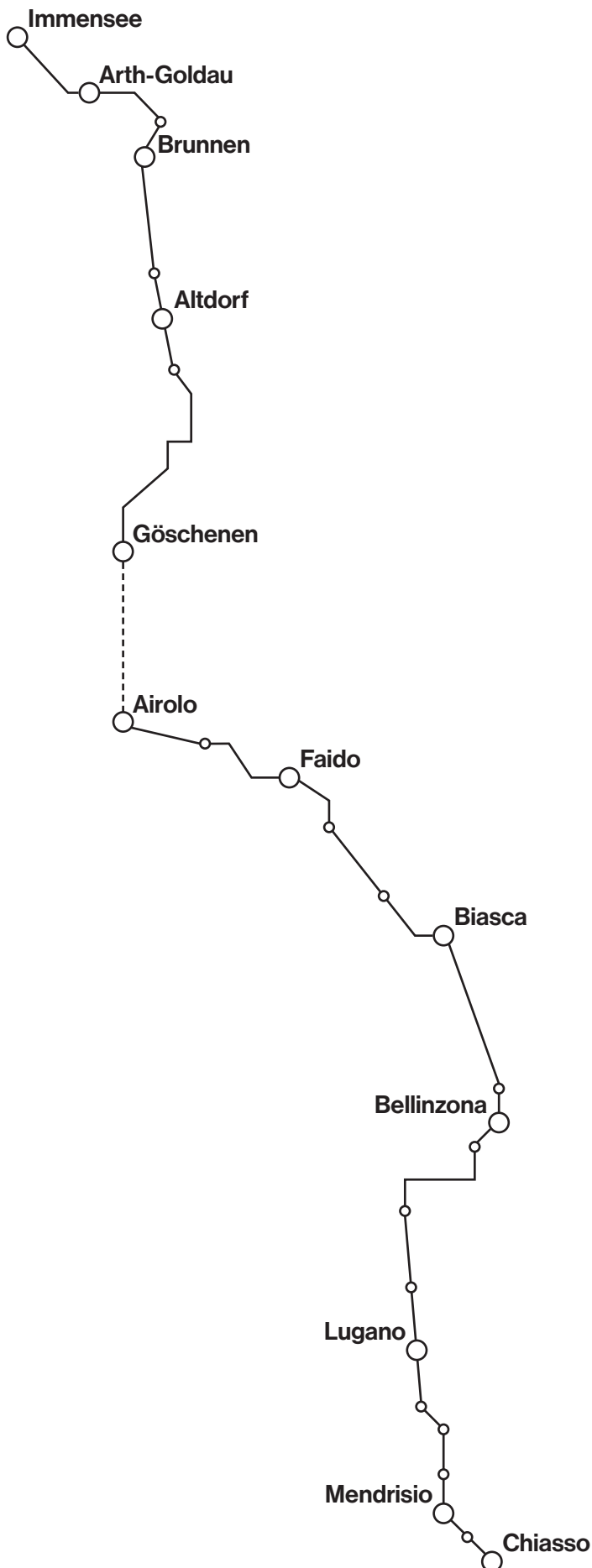
Dalla metà del XIX secolo l'attraversamento ferroviario delle Alpi fu al centro di accesi dibattiti tra i sostenitori delle differenti varianti. Alla fine la scelta cadde sul San Gottardo, anche grazie all'appoggio di Italia, Granducato di Baden e Regno del Württemberg. Nel 1869 fu sottoscritta la Convenzione del San Gottardo tra Svizzera e Italia, alla quale due anni più tardi aderì l'Impero tedesco.

L'Unione per il Gottardo, presieduta dall'imprenditore ferroviario zurighese Alfred Escher, costituì in quegli anni la Ferrovia del Gottardo. Pur dovendo far fronte a difficoltà tecniche e finanziarie, essa costruì una rete di 273 km di strade ferrate. Particolarmente complesse furono la galleria del San Gottardo e le linee d'accesso nei Cantoni di Uri e Ticino. Tecnicamente all'avanguardia, la *Gotthardbahn* era dotata di performanti locomotive, di lussuose carrozze a carrelli e di rotabili con freni automatici. Nel 1909 confluì nelle Ferrovie federali svizzere.

## LA GALLERIA DEL SAN GOTTARDO TRA AIROLO E GÖSCHENEN (1872-82)

La realizzazione della galleria, che con i suoi circa 15 chilometri era la più lunga al mondo, fu appaltata all'impresa del ginevrino Louis Favre. Sulla base di previsioni troppo ottimistiche, presto sconfessate da problemi geologici e geotecnici, Favre accettò un contratto capestro. Per l'impresa fu un vero disastro, tanto che nel 1878 fu necessario un cospicuo rifinanziamento e un parziale temporaneo ridimensionamento dell'intera tratta transalpina.

Sul cantiere lavorarono oltre 10'000 uomini costretti a operare e alloggiare in condizioni precarie e con misure di sicurezza insufficienti. Dopo i primi mesi di scavo manuale, dal 1873 furono utilizzate perforatrici ad aria compressa per praticare nella roccia i fori di mina nel cunicolo di direzione. Dopo il brillamento delle cariche di dinamite, i detriti erano evacuati su vagoncini. Mediante il medesimo sistema si procedeva all'allargamento della galleria, dapprima ai lati e poi inferiormente fino a raggiungere il piano stradale previsto.



## ADOLPHE BRAUN (1812-1877) IMPRENDITORE FOTOGRAFICO

Fotografo, disegnatore e imprenditore francese, Adolphe Braun nasce nel 1812 a Besançon. Formatosi come designer di tessuti e porcellane, nel 1847 fonda un atelier di disegno tessile a Dornach, in Alsazia. In seguito concentra la propria attività sulla fotografia, presentando nel 1854 a Parigi e Mulhouse *Fleurs photographiées*, un album con oltre 300 soggetti floreali principalmente destinati alla riproduzione su tessuto. Dalla fine degli anni '50 estenderà il repertorio ad altri motivi - vedute, studi di animali, riproduzioni d'arte, ma anche le devastazioni della guerra franco-prussiana -, portando la sua impresa al successo internazionale. Dopo la sua morte, nel 1877, i figli Gaston e Henri proseguiranno la fiorente attività, in particolare a Parigi. Nel 1883, Gaston firmerà con il Louvre un contratto esclusivo trentennale per la riproduzione fotografica di opere d'arte. L'impresa sarà attiva fino alla metà del XX secolo.

## L'ALBUM DEDICATO ALLA FERROVIA DEL GOTTARDO

Dotato di uno spiccato spirito imprenditoriale, Adolphe Braun riconosce sin dagli anni '50 le potenzialità del commercio fotografico, il cui sviluppo è indissolubilmente intrecciato con quello del turismo. Arricchisce pertanto in modo sistematico il suo catalogo con immagini delle maggiori attrazioni turistiche.

Nel 1881 la *Gotthardbahn* attribuisce alla Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, passata al figlio Gaston, l'incarico di documentare la costruzione della linea. Il contratto prevede che tre collaboratori potranno percorrere gratuitamente, in seconda classe, l'intera tratta. Indica inoltre i soggetti, il numero e le dimensioni delle stampe, precisando che i cliché rimarranno all'impresa.

Nel giugno 1882, in occasione dell'apertura della ferrovia, viene pubblicato l'album *Photographische Ansichten der Gotthardbahn*. La suggestiva galleria di immagini illustra la grandiosità dell'opera, ma anche la portata degli interventi sul paesaggio, testimonianze di una nuova epoca, votata al progresso tecnico-industriale.

- 1 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Il ponte di Robasacco, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G26
  - 2 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Il viadotto del Pianturino (in costruzione), 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G5
  - 3 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***La valle del Ticino e la stazione di Biasca, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G11
  - 4 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Il ponte ferroviario sul fiume Brenno, con veduta sulla valle di Blenio, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G18
  - 5 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Ponte ferroviario sul Ticino, con veduta di Giornico, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G12
  - 6 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Il viadotto delle Fontanelle, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G24
  - 7 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Veduta del tracciato ferroviario alla Biaschina, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G65
- Condizioni geomorfologiche complesse impongono ai progettisti delle linee d'accesso al San Gottardo l'adozione di particolari accorgimenti. Un sistema di gallerie elicoidali permette di guadagnare quota in spazi relativamente ristretti: è il caso della Biaschina e, più a nord, delle gole del Piottino e della località di Wassen.
- Soprattutto nella tratta di montagna la *Gotthardbahn* segna profondamente il territorio: solo dopo decenni la natura riuscirà a rimarginare le ferite che le sono state inferte.
- 8 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Faido, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G17
  - 9 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
***Gola dello Stalvedro, 1881-82***  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G2

- 10 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
**Impianti di cantiere ad Airolo, 1881–82**  
**stampa all'albumina**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA-9906

Gli impianti dei cantieri tra Airolo e Göschenen furono realizzati dall'impresa Favre in prossimità degli imbocchi del tunnel. Oltre agli uffici tecnici, ai depositi, alle officine meccaniche e alle sale dei compressori, comprendevano i villaggi operai, dotati di dormitori, mense e infermeria. Indispensabile era la vicinanza ai corsi d'acqua, che fornivano l'energia idrica per la produzione di aria compressa.

- 11 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
**La stazione di Göschenen, 1881–82**  
**stampa all'albumina**

ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G3

- 12 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
**Impianti di cantiere a Göschenen, 1881–82**  
**stampa all'albumina**

ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G16

- 13 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
**Compressori, 1881–82**  
**stampa all'albumina**

ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G15

Nella sala compressori veniva prodotta, tramite turbine, aria compressa destinata a vari scopi, tra cui l'alimentazione delle perforatrici. L'aria compressa veniva immagazzinata in specifici serbatoi e convogliata nel tunnel mediante appositi tubi.

## → VETRINA

- 14 **Edo Borelli, Airolo (\*1946)**  
**Operai davanti al portale sud del San Gottardo ad Airolo, 1872–73 ca.**  
**copia, stampa fotografica in bianco e nero**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 67247

Il traforo del Gottardo coinvolse migliaia di minatori, manovali e muratori, soprattutto italiani. Il conseguente vertiginoso aumento della popolazione di Airolo e Göschenen fu all'origine di tensioni sociali ma anche di speculazioni abitative. Le *maisons ouvrières* costruite dall'impresa Favre si rivelarono infatti insufficienti ad ospitare tutti i lavoratori. Molti dovettero ricorrere a privati, che tuttavia affittavano alloggi totalmente inadeguati e insalubri. La scarsa aerazione, l'utilizzo a rotazione dei letti, le fogne a cielo aperto e l'inosservanza delle misure di igiene favorirono il propagarsi di malattie.

- 15 **Foto Aschwanden, Altdorf**  
**Entrata del tunnel del San Gottardo, in costruzione, sul versante nord nei pressi di Göschenen, 1872–73 ca.**  
**copia, stampa fotografica in bianco e nero**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 59309

- 16 **Edo Borelli, Airolo (\*1946)**  
**Lavoratori davanti al portale sud del San Gottardo, 1882**  
**copia, stampa fotografica in bianco e nero**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 67248

- 17 **Photographie Gabler, Interlaken**  
**Lavoratori davanti al portale sud del San Gottardo ad Airolo, accanto a una locomotiva dotata di serbatoio ad aria compressa, 1875 ca.**  
**copia, stampa fotografica in bianco e nero**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 67249

- 18 **Foto Aschwanden, Altdorf**  
**Lavoratori davanti al portale sud del San Gottardo, con una piccola locomotiva sullo sfondo, 1882 ca.**  
**copia, stampa fotografica in bianco e nero**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 67246

- 19 **Fotografo non identificato**  
**Perforatrici su affusto per la galleria del San Gottardo, con un operaio, ad Airolo, 1872–82**  
**stampa all'albumina su cartoncino fotografico**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 42684

- 20 **Johann Adam Gabler (1833–1888)**  
**Locomotiva a vapore, da lavoro, con vagone serbatoio con aria compressa per le perforatrici davanti al portale nord del tunnel del San Gottardo a Göschenen, 1873–82 ca.**  
**stampa all'albumina su cartoncino fotografico stampato**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 42685

- 21 **Fotografo non identificato**  
**Locomotiva ad aria compressa Gotthard 2/2 n. 6 e vagone serbatoio per aria compressa della Ferrovia del San Gottardo, 1875–76 ca.**  
**stampa all'albumina su cartone**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 56580

- 22 **Fotografia A. Brunel, Bellinzona**  
**Locomotiva ad aria compressa 2/2 per la costruzione della galleria del San Gottardo con vagone serbatoio per aria compressa e vagoni merci sulla linea, con personale, 1872–82**  
**copia, stampa fotografica in bianco e nero**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 56906

- 23 **Giovanni Pedretti (1822–1902)**  
**Primo treno che ha attraversato il tunnel del Gottardo da Airolo a Göschenen, 1° novembre 1881**  
**stampa all'albumina su cartoncino fotografico**

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 42691

Giovanni Pedretti, di Pollegio, è tra i pionieri della fotografia in Ticino. Attivo per diversi anni ad Airolo, nel 1881 immortalò il memorabile evento. Il "treno di piacere" impiegherà 50 minuti per il passaggio della galleria: un attraversamento che si compirà senza alcun inconveniente, con una temperatura, specificano le cronache dell'epoca, di 24 gradi nella parte mediana.

- 24 **Angelo Monotti (1835–1915)**  
*Ingresso del primo treno della linea  
del Gottardo alla stazione di Bellinzona,*  
23 maggio 1882  
stampa alla gelatina ai sali d'argento  
ASTi, Bellinzona, Fondo Angelo Monotti, S/7.16

Il cronista della *Gazzetta Ticinese* che nel maggio 1882 seguì le solenni celebrazioni per l'apertura della linea ferroviaria del Gottardo descrive così il festoso arrivo del treno a Bellinzona: “[...] il convoglio fu salutato da un cannone che tuonava dagli spalti del castello di S. Michele. Erano alla stazione a riceverlo il Governo cantonale, il Municipio, le Società cittadine con sette bandiere, la Società filarmonica ed una folla grandissima, plaudente.”

- 25 **Fotografo non identificato**  
*Entrata del tunnel del San Gottardo ad Airolo  
con alcuni operai, 1880–82 ca.*  
stampa all'albumina su cartone  
Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 42687

→ SALA XIX

- 26 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il ponte sul torrente Rohrbach, 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G8
- 27 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il ponte dello Strahlloch, 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G44
- 28 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il ponte centrale e il ponte inferiore sul fiume  
Meienreuss, 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G9
- 29 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il tracciato ferroviario a Wassen, 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G4
- 30 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Impalcatura per il trasporto sopra il fiume  
Reuss nei pressi di Meitschlingen, 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G30
- 31 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il ponte sul torrente Chärstelenbach  
(dopo il completamento), 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G31
- 32 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Sisikon, 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G46
- 33 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Veduta all'uscita della galleria del Gütsch,  
1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G10
- 34 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Tunnel del Mythestein  
(lago dei Quattro Cantoni), 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G7
- 35 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il ponte sul fiume Muota dopo  
il completamento,  
1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G29
- 36 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Il tracciato ferroviario nei pressi di Goldau,  
1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G36

37 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
**Lucerna, 1881–82**  
**stampa all'albumina**  
ASTI, Bellinzona – Fototeca, Album/4.G42

→ **VETRINA**

38 **Lampada ad olio da miniera, 1860–87**  
**rame e ferro**  
Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna – VHS - 10138

**Iscrizione: monogramma G. S.**

La lampada reca il monogramma dell'ingegnere francese Gustave Seguin, capo officina ad Airolo. Forte dell'esperienza acquisita durante il traforo del Moncenisio, Seguin sviluppò un nuovo tipo di perforatrice a percussione, contribuendo in modo determinante all'avanzamento dei lavori.

Nell'oscurità della galleria, l'unica fonte di luce proveniva dalle lampade ad olio. Realizzate in metallo, fornivano luce per circa dieci ore. Munite di un lungo manico terminante con un gancio a uncino o un martello a punta, potevano essere fissate alle armature o alla roccia. L'illuminazione dall'alto agevolava le ispezioni degli ingegneri, ma anche i lavori di scavo e consolidamento condotti dalle maestranze. Inseparabili compagne di lavoro, le lampade non erano però fornite gratuitamente ai minatori, che le dovevano acquistare per 5 franchi, cui si aggiungevano 30 centesimi al giorno per l'olio.

→ **SALA XIXbis**

39 **Calco dal vero di una mano destra di uomo, 1882 ca.**  
**gesso**  
MVV - Ve335

40 **Calco dal vero di una mano destra di uomo, 1882 ca.**  
**gesso**  
MVV - Ve333

La mano, dalla superficie scabra, segnata dalle fatiche del lavoro, servì da ispirazione a Vincenzo Vela per eseguire quella del minatore giacente esanime sulla barella. Il braccio abbandonato, dal forte impatto simbolico, evoca l'iconografia greco-romana del trasporto di Meleagro ma anche della Deposizione del Cristo.

Recenti ricerche hanno permesso di individuare alcuni altri calchi di mano legati alla genesi dell'altorilievo.

41 **Calco dal vero di una mano destra di uomo, 1882 ca.**  
**gesso**  
MVV - Ve329

42 **Vincenzo Vela (1820–1891)**  
**Studio per "Le vittime del lavoro", 1882**  
**matita su carta**  
MVV - Ve1200R

**In basso a destra:**

«**Vittime del lavoro / primo schizzo di Vincenzo Vela / dato allo scolaro Gottardo Induni**»

In questo studio, prima idea grafica per il monumento, Vela ha già elaborato gli elementi cardine della sua composizione. L'artista donò il foglio allo scultore Gottardo Induni (1858–1918) di Ligornetto, suo allievo e amico di famiglia. Nel 1883 Induni seguirà con Spartaco Vela la posa del rilievo all'Esposizione nazionale di Zurigo; collaborerà inoltre alla realizzazione di una monumentale statua in gesso dell'*Elvezia* per il Tiro federale di Lugano. Insieme ad altri allievi, eseguirà il monumento funebre di Vincenzo Vela nel cimitero di Ligornetto, progettato da Augusto Guidini.

43 **Vincenzo Vela (1820–1891)**  
**Progetto per un "Monumento a Louis Favre", 1882 ca.**  
**matita su carta**  
MVV - Ve1162

Nello studio, Vela integra il rilievo con un busto dell'ingegnere ginevrino. Rispetto al modello di un monumento a Favre pubblicato in forma di elaborazione grafica nel *Giornale dell'Esposizione Nazionale* del 1883 (n. 47), il rilievo è sormontato da un timpano triangolare con gli stemmi delle nazioni che hanno finanziato il traforo, un elemento che contraddistingue anche il bozzetto in gesso del monumento a Favre (n. 44). Il ritratto a mezzobusto di Louis Favre è collocato su una semplice base squadrata.

- 44** **Vincenzo Vela (1820–1891)**  
*Progetto per un monumento all'ingegner Louis Favre. "Le vittime del lavoro", 1882–90*  
gesso policromo  
MVV - Ve109

Nella versione plastica del progetto, il modello in scala ridotta delle *Vittime del lavoro* è posto entro un'edicola coronata da un timpano con gli stemmi di Italia, Svizzera e Germania. La base, modanata, è adornata da trofei di attrezzi e strumenti di misurazione legati al traforo, tra cui si riconosce il teodolite. Al centro del basamento, su un elemento aggettante, è collocato il busto di Favre attorniato da foglie di alloro e di quercia, secondo la tradizione araldica.

- 45** **Augusto Guidini (1853–1928), attr.**  
*Progetto per la cornice della fusione in bronzo de "Le vittime del lavoro", s. d.*  
matita e acquarello su carta  
MVV - Ve3001

Il progetto è attribuito all'architetto Augusto Guidini, coetaneo di Spartaco, amico di famiglia e grande estimatore di Vincenzo Vela. Il rilievo in bronzo è presentato, in forma di prospetto frontale e di profilo laterale, entro un'originale e rustica cornice in legno e metallo che evoca delle traversine ferroviarie.

- 46** **Luigi Piffaretti (1861–1900) attr., d'après Vincenzo Vela**  
*Le vittime del lavoro, primi anni '90 del XIX sec.*  
gesso  
Museo d'arte della Svizzera italiana, Lugano. Collezione Città di Lugano

Il rilievo fu acquisito nel 1938 dalla Fondazione Caccia per la collezione del Museo civico di belle arti di Lugano, unitamente ad altre opere provenienti dal lascito dello scultore Luigi Piffaretti.

Legato al prozio Vincenzo Vela da vincoli di affetto oltre che di collaborazione, nel 1893 Piffaretti aveva partecipato alla realizzazione del monumento sepolcrale di Vela a Ligornetto. Due anni più tardi gli rese un ulteriore omaggio eseguendo un busto in marmo, conservato nel Palazzo Turconi a Mendrisio (già Ospedale cantonale e attuale sede dell'Accademia di architettura), che ritrae il maestro mentre regge con la mano destra una placchetta bronzea, oggi dispersa, raffigurante *Le vittime del lavoro*. L'attribuzione a Piffaretti del piccolo rilievo in gesso è ipotizzabile sulla base della sua provenienza, oltre che dell'aderenza al modello originale di Vela, elementi che indurrebbero a ritenerlo una copia, forse utilizzata per fondere il bronzetto del monumento a Vela di Mendrisio.

## → VETRINA

- 47** **Antonio Bonamore (1845–1907)**  
*Le vittime del lavoro.*  
*Modello per un monumento a Favre.*  
*Di Vincenzo Vela*  
*xilografia tratta dal Giornale Ufficiale Illustrato dell'Esposizione Svizzera, 1883*  
(riproduzione)

Nel 1883 Vincenzo Vela presenta per la prima volta al pubblico, in occasione dell'Esposizione nazionale svizzera di Zurigo, l'altorilievo in memoria delle vittime del Gottardo. L'opera suscita commenti entusiastici che ne sottolineano il forte impatto e la dimensione "dantesca". Nel *Giornale dell'Esposizione*, Johann Jakob Hardmeyer Jenny, membro del Comitato organizzatore, pubblica l'elaborazione grafica di un *Modello di un monumento a Favre* di Vela in cui l'altorilievo è accostato a un busto commemorativo dell'ingegnere ginevrino.

Nel maggio 1890 l'incisore Francis Chomel (1833-1895) scrive a Vincenzo Vela a nome del comitato incaricato della realizzazione di un monumento in memoria di Louis Favre, da erigersi a Chêne-Bourg, paese natale dell'ingegnere. Propone all'artista di integrare nel monumento il rilievo delle *Vittime del lavoro*. Dalla sua lettera si evince che ha frainteso il soggetto dell'opera, interpretandola come un "fregio della morte di Favre". L'artista mostra apprezzamento per l'idea, pone però la condizione di seguire personalmente, per 40'000 lire, la fusione in bronzo. Chiede inoltre di essere informato sull'impostazione generale del monumento. La replica di Chomel non è nota. La proposta di Vela non avrà comunque seguito: il monumento di Chêne-Bourg verrà ultimato nel 1893 dallo scultore francese Emile Placide Lambert.

- 48** **Fotografo non identificato**  
*Ritratto di Louis Favre, 1860 ca.*  
stampa all'albumina  
MVV - Ve6841

Per eseguire i suoi ritratti con fedeltà al vero, Vincenzo Vela si avvaleva anche di fotografie. È il caso del ritratto di Louis Favre in collezione presso il Museo, che è servito da fonte di ispirazione per il mezzobusto raffigurato nei bozzetti del *Monumento all'ingegner Louis Favre*.

Nato a Chêne-Bourg in una famiglia di umili origini, carpentiere di formazione e ingegnere autodidatta, l'imprenditore ginevrino Louis Favre rappresenta l'archetipo del *self-made man*. Forte dell'esperienza acquisita in vari cantieri ferroviari francesi, nel 1871 si aggiudica l'appalto per la realizzazione del traforo del San Gottardo. A causa di problemi geotecnici e organizzativi, la sua impresa non riuscirà tuttavia a rispettare i termini, peraltro draconiani, del contratto, che impone che l'opera, avviata nel 1872, si concluda entro otto anni. Assillato da difficoltà finanziarie, Favre muore nel tunnel il 19 luglio 1879. Lo scavo si concluderà pochi mesi dopo; la linea verrà inaugurata nel 1882.

Nella memoria collettiva la figura di Favre, celebrato per il suo pionieristico ingegno, è assurta a una dimensione eroica, quasi agiografica; una fama tuttavia adombrata, come rileva la moderna storiografia, dalle molte negligenze e da una gestione dell'impresa incurante delle catastrofiche condizioni di lavoro e abitative degli operai del traforo.

**49** **Fotografo non identificato**  
**Lavoratori in posa (operai del traforo del San Gottardo), 1872–80 ca.**  
**stampa all'albumina**  
 MVV - Ve6524

Forse realizzata da uno studio fotografico airolese, la stampa all'albumina testimonia l'interesse di Vincenzo Vela per gli esponenti delle classi più umili. L'immagine non presenta legami diretti con l'altorilievo delle *Vittime del lavoro*, ma è possibile che sia servita allo scultore come fonte di ispirazione.

**50** **Vincenzo Vela (1820–1891)**  
**Busto di Agostino Casanova, 1887 ca.**  
**terracotta laccata e dipinta**  
 MVV - Ve547  
 Donazione Famiglia Casanova, Ligornetto, 1983

Il ritratto di Agostino Casanova è uno dei rari busti in terracotta appartenenti alla collezione del Museo Vincenzo Vela. L'opera riveste inoltre un'importanza particolare in quanto Casanova, come precisa l'atto di donazione, servì da modello per il barellante raffigurato a sinistra nell'altorilievo. In origine il busto era collocato sulla tomba di famiglia nel cimitero di Ligornetto. Dopo la donazione, fu sostituito da una riproduzione in bronzo. Il ritratto si contraddistingue per un modellato vibrante, caratteristico dell'ultimo decennio di attività dello scultore.

**51** **Antonio Nessi (1834–1907)**  
**Costruzione della galleria ferroviaria di Coldrerio, 1874**  
**stampa all'albumina**  
 MVV - Ve6206

Costruite in tempo di record ma al prezzo di enormi sacrifici, le prime tre tratte ferroviarie nel Cantone Ticino (Lugano-Chiasso, Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno) furono per certi versi propedeutiche all'imponente impresa del superamento del San Gottardo. Sebbene fossero linee di pianura, le particolari conformazioni geo-morfologiche del territorio furono fonte di grosse preoccupazioni e difficoltà per progettisti, ingegneri e soprattutto per operai e minatori, quotidianamente confrontati a ritmi di lavoro sfibranti, situazioni pericolose e ambienti malsani. Preventivi approssimativi, costi sottostimati e contratti capestro contribuirono inoltre ad aggravare la situazione. La linea Lugano-Chiasso fu inaugurata nel dicembre 1874. Assai complesso fu lo scavo delle gallerie di Paradiso, Bissone e Maroggia, dove il 14 febbraio 1874 avvenne un grave incidente, dovuto allo scoppio di una cassetta di dinamite, che provocò la morte di quattro operai.

52 **Antonio Nesi (1834–1907)**  
*Lavori alla trincea di Coldrerio, 1873-74*  
stampa all'albumina  
MVV - Ve6406

Lo scavo della galleria ferroviaria nei pressi di Coldrerio si rivelò estremamente difficoltoso a causa di una conformazione geologica instabile. Il terreno sabbioso e la presenza di strati marnosi, infatti, provocarono continue infiltrazioni d'acqua e crolli. Il progetto iniziale fu pertanto ridimensionato e la lunghezza del traforo fu ridotta dai previsti 475 m ad appena 96 m. Questa modifica rese tuttavia necessario scavare una lunga trincea profonda 22-25 m. Il colossale ed estenuante lavoro fu eseguito interamente a mano e con gli operai costretti per mesi a lavorare giorno e notte.

53 **Fotografo non identificato**  
*Il deragliamento tra Balerna e Coldrerio*  
*l'8 aprile 1879, 1879*  
stampa all'albumina  
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.7

La trincea di Coldrerio fu teatro di uno spettacolare incidente fortunatamente risolto con soli danni materiali. L'8 aprile 1879 un treno passeggeri fu investito da uno smottamento e un improvviso cedimento del piano stradale fece deragliare e rovesciare su un lato locomotiva e tender.

54 **Fotografo non identificato**  
*Il deragliamento tra Balerna e Coldrerio*  
*l'8 aprile 1879, 1879*  
stampa all'albumina  
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.6

55 **Fotografo non identificato**  
*La zona del deragliamento tra Balerna e Coldrerio l'8 aprile 1879, 1879*  
stampa all'albumina  
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.8

56 **Fotografo non identificato**  
*Il deragliamento tra Balerna e Coldrerio*  
*l'8 aprile 1879, 1879*  
stampa all'albumina  
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.9

57 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Entrata del tunnel a Göschenen (prima del completamento), 1881–82*  
stampa all'albumina  
Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 9902

58 **Ad. Braun & C.<sup>ie</sup>, Dornach**  
*Entrata del tunnel ad Airolo (prima del completamento), 1881–82*  
stampa all'albumina  
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G1

→ VETRINA

59 **Le agitazioni operaie a Göschenen, all'imbocco del tunnel del San Gottardo. Da uno schizzo dell'ingegner Georg Specht**  
**Da: *Illustrierte Zeitung*, 21 agosto 1875**  
Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna - VA - 43920

Durissime condizioni di lavoro, alloggi insalubri, rivendicazioni salariali e disagio sociale furono fonte di tensioni fra i lavoratori, l'impresa Favre e la popolazione locale. Frequenti erano i reclami per l'inefficace ricambio dell'aria in galleria. Il 27 luglio 1875, dopo l'ennesimo brillamento, un gruppo di minatori si rifiutò di tornare al lavoro. La protesta coinvolse un migliaio di operai e alle rivendicazioni per migliori condizioni nel tunnel si aggiunsero richieste salariali. L'indomani, per ristabilire l'ordine, le autorità locali, anche su pressione dell'impresa Favre, fecero intervenire una milizia, accolta a sassate dagli scioperanti. Negli scontri che ne seguirono, il corpo armato aprì il fuoco: il bilancio fu assai grave, con quattro operai morti e numerosi feriti. Il commissario federale Hans Hold, chiamato a far luce sui fatti, constatò situazioni lavorative e sociali intollerabili, ma le sue proposte di miglioramento restarono in gran parte lettera morta.

60 **Indagine sulle agitazioni operaie a Göschenen. Rapporto confidenziale di Hans Hold al Dipartimento di Giustizia e Polizia del 27 ottobre 1875**  
AFS, Berna, E53#1000/893#444\*

Per chiarire le cause dello sciopero del 27-28 luglio 1875, il Consiglio federale nominò un commissario speciale: il giurista e consigliere agli Stati grigionese Hans Hold. Autore di due rapporti, uno ufficiale, pubblicato, e uno segreto, Hold ricostruì gli eventi, ne analizzò le cause e raccomandò alcune misure per migliorare le condizioni degli operai. I due testi differiscono nei toni con cui sono esposti i fatti e vengono attribuite le responsabilità: con moderazione nell'uno, in modo assai più diretto nell'altro.

Il rapporto ufficiale  
Pubblicato sul *Foglio federale* del 17 novembre 1875, questo rapporto aveva fundamentalmente lo scopo di evitare scandali e salvaguardare la reputazione del Canton Uri e della Svizzera. Hold attenua i fatti più gravi, tende a proteggere la comunità e le autorità locali dalle critiche di negligenza e imperizia, e attribuisce la maggior parte delle responsabilità all'impresa Favre. Ritiene le dure condizioni di lavoro per certi versi inevitabili e minimizza gli attriti tra operai italiani e autoctoni. Anche l'intervento della milizia è considerato necessario e nei limiti della legalità.

Il rapporto segreto  
Nel rapporto, indirizzato al Consiglio federale, Hold denuncia abusi, inettitudine e ingiustizie. Rivolge critiche sia all'impresa Favre sia alle autorità di Göschenen, citando delitti non indagati, colpevoli non perseguiti, medici e ingegneri inadempienti, magistrati spesso incapaci e speculatori privi di scrupoli. Avanza inoltre il grave sospetto che l'intervento del distaccamento, composto di gendarmi e

civili in armi, sia stato sollecitato e pagato dallo stesso Favre. Tra i provvedimenti auspicati menziona il potenziamento dell'aerazione in galleria, un'offerta equa di alimenti, la lotta contro la speculazione privata e l'istituzione di un'autorità esterna capace di prevenire i conflitti.

Il rapporto ufficiale fu accolto tiepidamente. Quello segreto, volutamente dimenticato, è stato riscoperto dopo oltre un secolo dallo storico Konrad Kuoni. Nessuno dei due produsse effetti concreti, come confermano i successivi rapporti commissionati dal Consiglio federale, in particolare al medico Jakob Laurenz Sonderegger.

**61** **Ricapitolazione degli incidenti occorsi sulle linee ferroviarie del Gottardo dall'inizio dei lavori. Linea: Tunnel del Gottardo, Versante Sud, novembre 1880**  
AFS, Berna, E53#1000/893#455\*

Gli incidenti occorsi durante la costruzione della *Gotthardbahn* sono riportati in appositi registri, suddivisi per tratte. Il traforo richiese un ingente tributo in vite umane: almeno 199 furono gli operai deceduti, soprattutto in seguito a incidenti con i vagoni, alla caduta di rocce e all'imperizia nell'uso della dinamite. Innumerevoli furono inoltre i lavoratori che abbandonarono il cantiere a causa delle malattie contratte. L'impresa Favre e le autorità attribuivano gli incidenti agli stessi operai o a fatalità, antepoendo l'avanzamento dello scavo all'introduzione di misure di sicurezza efficaci. Ai congiunti delle vittime e agli infortunati veniva corrisposto un indennizzo unico attinto dalla cassa di soccorso, alimentata dagli operai con una trattenuta del 3% sul salario lordo. La perdita di una gamba veniva indennizzata con 1650 franchi, quella di una mano con 1350 franchi, la cecità con 5000 franchi; le vedove con tre o quattro figli venivano risarcite con 2500 franchi.

**62** **Edoardo Perroncito**  
**La malattia dei minatori dal San Gottardo al Sempione. Una questione risolta**  
**Torino, Carlo Pasta, 1910**  
MVV, Biblioteca

Sul finire degli anni '70 tra gli operai del Gottardo si diffuse una grave e misteriosa anemia. Resi inabili al lavoro, centinaia di minatori dovettero rientrare nel paese d'origine. Molti di loro, in assenza di rimedi adeguati, morirono. Sollecitato dal Governo italiano, il Consiglio federale commissionò una perizia al dottor Jakob Laurenz Sonderegger. Il suo rapporto evidenziò le disastrose condizioni di lavoro nel tunnel, contraddistinte da mancanza d'igiene, scarsa ventilazione, alte temperature e forte umidità. L'origine della malattia fu inizialmente oggetto di controversie. I medici Edoardo Perroncito a Torino ed Ernesto Parona a Varese dimostrarono che l'anemia era causata da un verme parassita: l'anchilostoma duodenale. Il clima tropicale nella galleria ne aveva favorito la diffusione endemica, per via cutanea, attraverso le feci che, in mancanza di vagoni-latrina, si disperdevano nel tunnel. Perroncito individuò nell'estratto etereo di felce maschio una cura efficace. Le terapie e metodi di prevenzione elaborati dal parassitologo torinese evitarono una

diffusione della malattia in altre zone minerarie europee. La conferma più evidente fu l'assenza di nuovi casi riscontrata durante i lavori del traforo del Sempione (1898-1905).

Gli anchilostomi sono vermi che proliferano in ambienti caldi, umidi e in presenza di materiale organico in decomposizione. Dalle uova che si trovano nel suolo e nell'acqua nascono le larve che penetrano nel corpo umano attraverso la cute, in genere dalle mani e dai piedi. Le larve raggiungono cuore e polmoni attraverso il sistema circolatorio. Passano nelle vie respiratorie risalendo la faringe per poi arrivare nell'intestino tenue dove si annidano, nutrendosi del sangue dell'ospite tramite una bocca a uncino.

**63** **Buoni d'acquisto dell'impresa del tunnel del Gottardo**  
**riproduzioni fotografiche**  
Collezione Villi Hermann, Castelrotto

Ad Airola e a Göschenen gli anticipi sullo stipendio venivano pagati in forma di buoni da utilizzare negli empori delle due località. Questo sistema di pagamento, vantaggioso per l'impresa Favre, suscitava malcontento nei lavoratori, che avrebbero preferito il contante.

Nel 1875 un minatore guadagnava fino a 4 franchi al giorno, un muratore circa 5. Dal salario giornaliero lordo venivano detratti il contributo alla cassa di soccorso e le spese per i materiali da lavoro; un letto costava 50 centesimi al giorno, 1 chilo di pane fino a 45 centesimi. I prezzi corrispondevano alla media svizzera. I turni di lavoro in galleria erano ufficialmente di otto ore, cui si aggiungeva il tempo per giungere sul luogo di lavoro; tuttavia dalle testimonianze raccolte essi si protraevano talvolta ben oltre.

**64** **Hugues Bovy (1841-1903)**  
**Ai lavoratori al traforo del Gottardo**  
**medaglia commemorativa della caduta del diaframma, 29 febbraio 1880**  
**marzo 1880**  
**argento**  
Collezione Marco Della Casa, San Pietro

**65** **Jakob Hardmeyer**  
**Die Gotthardbahn, Zürich, Orell Füssli, 1882**  
**Il frontespizio reca la dedica:**  
**«All'Egregio Signor Vincenzo Vela**  
**a Ligornetto**  
**L'Autore**  
**G. Hardmeyer Jenny**  
**Zurigo 20 maggio 1882»**  
MVV, Biblioteca storica

**66** **Peter Balzer (1855-1916), disegnatore**  
**Esposizione Nazionale Svizzera Zurigo 1883**  
**Diploma di partecipazione conferito**  
**a Vincenzo Vela, 1883**  
**litografia su carta**  
**Stabilimento Orell Füssli & Co. Zurigo**  
MVV - Ve7434

67 **Carlo Baravalle**  
*I martiri del lavoro*  
Da: *L'Illustrazione Italiana*, n. 53,  
26 dicembre 1886, p. 485  
(riproduzione)

68 *L'Illustrazione italiana*, n. 53,  
26 dicembre 1886  
MVV, Biblioteca

69 **Alfredo De Giorgio (1861–1926)**  
*Il modello in gesso delle "Vittime del Lavoro" nella Fonderia Bastianelli di Roma, 1911*  
Da: *Roma primo Novecento nelle immagini di Alfredo De Giorgio*, Roma, Editalia, 1988  
(riproduzione)

70 **Vincenzo Vela (1820–1891)**  
*Le vittime del lavoro, 1895*  
bronzo, fusione postuma  
Roma, Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea, inv. 1357

Nonostante il successo di critica e pubblico suscitato dall'opera, Vela non troverà un committente disposto a finanziarne la traduzione in bronzo. La prima fusione, postuma, fu effettuata con l'autorizzazione di Spartaco Vela su richiesta del Governo italiano, che intendeva destinarla alla Galleria d'arte moderna di Roma. Nel dicembre 1893 Giuseppe Massuero, conservatore della Galleria, e il fonditore Bastianelli fecero visita a Spartaco Vela a Ligornetto al fine di concordare i termini della fusione. Il bronzo verrà collocato nella sua sede deputata nel luglio 1895, pochi giorni dopo la morte di Spartaco, come attesta un telegramma di condoglianze indirizzato dal ministro Baccelli al sindaco di Ligornetto.

71 **Christian Schiefer (1896–1998)**  
*Posa del monumento "Le vittime del lavoro" di Vincenzo Vela [Giuseppe Motta], 1° giugno 1932*  
gelatina ai sali d'argento  
ASTI, Bellinzona, Fondo Christian Schiefer, 8.155

Il 1° giugno 1932, in occasione del cinquantenario del traforo, viene inaugurata sul piazzale della stazione di Airole la seconda fusione in bronzo del rilievo, eseguita su incarico della Direzione delle Ferrovie federali dalla Fonderia di Mario Pastori a Carouge.

La solenne celebrazione si svolge alla presenza del consigliere federale airolese Giuseppe Motta, presidente della Confederazione, e di numerose autorità, anche estere. La cerimonia è ripresa dall'obiettivo del fotografo Christian Schiefer, tra i primi fotogiornalisti attivi in Ticino. Al festoso corteo partecipano, oltre ai veterani del Gottardo, anche alcuni figuranti in costume da minatore, inconsapevoli interpreti di una rappresentazione folcloristica molto lontana della realtà dei fatti.

72 *1882 Le vittime del lavoro 1932*  
placchetta fusa in bronzo dalla Fonderia Mario Pastori, Carouge-Ginevra, in occasione del cinquantesimo della costruzione del traforo, 1932  
bronzo e legno  
Collezione Marco Della Casa, San Pietro

73 **Christian Schiefer (1896–1998)**  
*Inaugurazione del Monumento Vittime del Lavoro [figuranti in costume da minatore], 1° giugno 1932*  
stampa fotografica  
ASTI, Bellinzona, Fondo Christian Schiefer, 9.10

74 **Christian Schiefer (1896–1998)**  
*Le vittime del lavoro, 1932 ca.*  
cartolina postale  
ASTI, Bellinzona, Fondo Christian Schiefer, 6.18

75 *Il Presidente della Repubblica Italiana, Giorgio Napolitano, inaugura la replica delle "Vittime del lavoro" di Vincenzo Vela, Roma, Palazzo dell'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (INAIL), piazza Giulio Pastore, 1° maggio 2008*  
Archivio Storico della Presidenza della Repubblica, Roma

Il 1° maggio 2008, il Presidente italiano Giorgio Napolitano inaugura la terza fusione del capolavoro veliano, significativamente innalzata di fronte alla sede romana dell'INAIL. Il bronzo, realizzato dalla Fonderia Artistica de Carli di Torino, è una replica di quello conservato in collezione presso la Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea di Roma. Il monumento intende rendere omaggio alla memoria dei caduti sul lavoro, ma anche incoraggiare una concreta opera di prevenzione degli infortuni professionali.



**Il soggetto sono *Le vittime del lavoro* nel traforo del Gottardo. Era un soggetto che mi balenava nella mente e l'esposizione di Zurigo mi risolse a tradurlo sembrandomi adatto alla circostanza dell'apertura di questa gran via.**

**Speravo di avere l'esecuzione in bronzo dalla Società del Gottardo, essendo un'opera che mi pare ben riuscita, e ricordare quelle povere vittime che si sacrificarono per il bene dell'umanità, ma caro Correnti andò male e il mio bassorilievo di cinque figure di grandezza più dal vero è già ritornato nel mio studio in Ligornetto.**

Vincenzo Vela, da una lettera del novembre 1883 a Cesare Correnti

(MRMi, Archivio Correnti, Carteggio)

**Informato a principii liberali sempre ammirai l'operaio, le classi oppresse, stimai sempre i martiri del lavoro, quelli che arrischiano la loro vita senza fanatismo né orgasmo che la guerra produce ma calmi soldati del lavoro, solo per compiere il loro dovere, per vivere galantuomini. In questi tempi in cui si sprecano milioni per monumenti ai re, in cui si erigono tanti ricordi per i potenti, pei ricchi, [...] mi è sembrato dovere il ricordare i martiri del lavoro. Feci quest'opera senza averne avuta né la commissione né l'idea da nessuno, [...] non per mio lucro, ma perché sarei felice di vedere eternato in bronzo il mio pensiero, che lo credo quello dell'umanità sofferente, all'imboccatura Italiana di una delle più grandi opere della scienza e del lavoro com'è quella del traforo del Gottardo.**

Vincenzo Vela, da una lettera del novembre 1886 a Carlo Baravalle

(AFS, Fondo Vincenzo Vela)

Capolavoro della maturità di Vincenzo Vela, l'altorilievo delle *Vittime del lavoro* costituisce uno dei vertici della sua fortunata parabola artistica.

In una lettera del 1886 a Carlo Baravalle, lo scultore precisava di aver realizzato l'opera in piena autonomia, senza aver avuto "né la commissione né l'idea da nessuno". Per il soggetto, Vela si era ispirato all'attualità del tempo: nel 1882, dopo dieci anni, si erano conclusi i lavori per il traforo ferroviario del San Gottardo, progettato dall'ingegner Favre. La titanica impresa aveva visto all'opera migliaia di operai, soprattutto italiani, costretti a turni sfibranti e falcidiati da epidemie e incidenti.

La scena rappresenta alcuni minatori mentre portano su una barella un loro compagno esanime, forse già deceduto. Pronti a sacrificarsi per il bene comune e il progresso dell'umanità, questi "calmi soldati del lavoro" esprimono, nel loro incedere silenzioso, la protesta per le loro disumane condizioni di lavoro. La drammatica forza espressiva del rilievo, resa attraverso un modellato fortemente contrastato, è bilanciata da un attento equilibrio compositivo che richiama al tempo stesso l'arte classica e un'iconografia religiosa.

Con questo monumento, tra i primi dedicati alla classe operaia, Vela dà voce all'esigenza, da lui profondamente sentita, di onorare i "martiri del lavoro che arrischiano la loro vita [...] per compiere il loro dovere". Un monito che, a distanza di quasi 150 anni, conserva inalterato il suo valore universale.

#### Abbreviazioni:

AFS: Archivio federale svizzero

ASTi: Archivio di Stato del Cantone Ticino

MRMi: Museo del Risorgimento di Milano

MVV: Museo Vincenzo Vela

# AGENDA

## Visite guidate pubbliche

**Domenica**

**10 maggio 2026**

**ore 11.00**

Visita guidata con Antonia Nessi,  
direttrice

**Domenica**

**17 maggio 2026**

**ore 11.00**

Giornata Internazionale dei Musei

**Domenica**

**14 giugno 2026**

**ore 11.00**

Visita guidata con Anita Guglielmetti,  
collaboratrice scientifica

**Domenica**

**4 ottobre 2026**

**ore 15.30**

Visita guidata con Pier Giorgio De Pinto,  
artista

**Domenica**

**15 novembre 2026**

**ore 11.00**

Visita guidata con Rebecca Maspoli,  
storica dell'arte

## Visite guidate incluse nel biglietto di entrata

Iscrizione gradita: [booking.vela@bak.admin.ch](mailto:booking.vela@bak.admin.ch)

## Con altri sguardi

**Domenica**

**6 settembre 2026**

**ore 11.00**

Dialogo intorno alla mostra con Orazio Martinetti,  
storico e giornalista, e Gianmarco Talamona,  
responsabile settore fotografico dell'Archivio di  
Stato del Cantone Ticino

**Domenica**

**25 ottobre 2026**

**ore 11.00**

Dialogo intorno alla mostra con Nelly Valsangiacomo,  
professoressa ordinaria di Storia contemporanea  
all'Università di Losanna

# MUSEO VINCENZO VELA

**Museo Vincenzo Vela**  
**Via Lorenzo Vela 6**  
**6853 Ligornetto**  
**+41 58 481 30 44**  
**museo.vela@bak.admin.ch**

**www.museo-vela.ch**  
**Facebook: museovincenzovela**  
**Instagram: museovincenzovela**

## **Orari**

Da martedì a venerdì  
ore 10.00-17.00  
sabato e domenica  
ore 10.00-18.00  
lunedì chiuso

## **Aperture speciali**

1° maggio  
14 maggio, Ascensione  
25 maggio, lunedì di Pentecoste  
4 giugno, Corpus Domini  
1°, 15 agosto  
1° novembre  
8, 26 dicembre  
6 gennaio

## **Chiusure speciali**

24, 25, 31 dicembre  
1° gennaio

## **Prenotazioni**

**booking.vela@bak.admin.ch**



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'interno DFI  
**Ufficio federale della cultura UFC**