

- Legenda carta del terreno

Morfologia

materiale naturale

roccia

muro di sostegno

muro o parapetto

viale alberato, siepe

paracarri

lastroni verticali

recinzione, balaustra
- Superfici viarie

roccia

materiale naturale

ghiaia

selciato, lastricato

asfalto, cemento

scalini
- Manufatti

ponte

resto di ponte, spalle

tombino

tunnel, traforo
- Supporti del traffico

pietre chilometriche o migliarie

altre pietre segnaletiche

albero isolato

iscrizione

croce

edicola, cappella

oratorio, santuario

chiesa

castello, torre, piazzaforte

edificio profano

edificio artigianale, opificio

cava

porto, attracco

fontana
- Legenda carta d'inventario

Classificazione

Importanza nazionale

Importanza regionale

Importanza locale

Sostanza

Tracciato storico

Tracciato storico con sostanza

Tracciato storico con molta sostanza

Carta del terreno IVS



Carta d'inventario IVS



Le vie di comunicazione storiche nel Cantone Ticino

TI



Pagina di copertina

Forme ed elementi del paesaggio viario storico ticinese: il «Ponte Nuovo», nei pressi di Intragna, costruito nel 1578 sul torrente Melezza (a sinistra, foto Massimo Colombo); i ruderi del «Dazio Vecchio», lungo la mulattiera del San Gottardo, edificato nel XIV secolo sulla cima del Monte Piottino (in centro, foto Andres Betschart); una suggestiva immagine dell’ottocentesca strada cantonale nella Gola del Piottino, recentemente restaurata dopo decenni di abbandono (a destra, foto Andres Betschart). L’illustrazione di fondo riproduce un disegno di Le Barbier che mostra come nel 1776 la mulattiera del San Gottardo, all’entrata della Val Tremola, fosse accuratamente selciata (archivio Giorgio Bellini).

Retro

Estratto della prima edizione della «Carta topografica della Svizzera», la cosiddetta carta Dufour, in scala 1:100 000, foglio XIX, 1858.

Fonte delle illustrazioni

La fonte delle immagini è indicata alla fine delle rispettive didascalie. Riproduzione delle carte con l’autorizzazione di Swisstopo (JA002008).

Impressum

Le vie di comunicazione storiche nel Cantone Ticino

Una pubblicazione dell’Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera IVS, edito dall’Ufficio federale delle strade (USTRA) www.ivs.admin.ch

© USTRA, Berna 2006

...

Testi

Massimo Colombo, ViaStoria – Centro per la storia del traffico, Università di Berna
Giorgio Bellini, collaboratore IVS 1989–1997

Redazione, grafica, cartografia

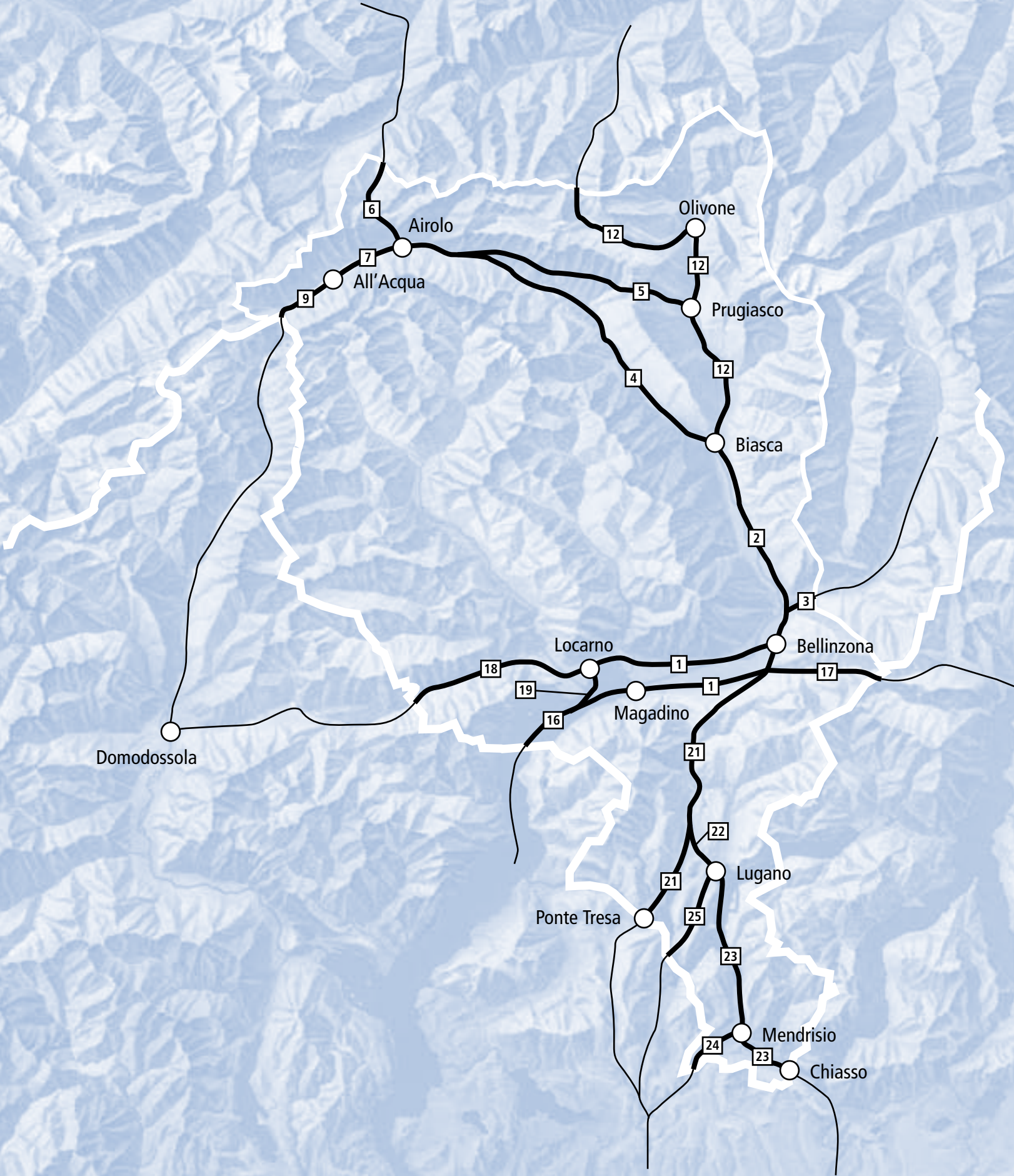
Andres Betschart, ViaStoria – Centro per la storia del traffico, Università di Berna

Le vie di comunicazione storiche di importanza nazionale nel Cantone Ticino

Numerazione secondo l’IVS

- 1 Bellinzona–Lago Maggiore (–Varese /–Milano)
- 2 Bellinzona–Biasca /–Iragna (–Göschenen / –Disentis)
- 3 (Bellinzona–) Arbedo–Mesocco (–Splügen)
- 4 Biasca–/ Iragna–Airolo
- 5 Prugiasco–Airolo/Madrano; Bassa di Nara
- 6 Airolo–Göschenen; Passo del Gottardo
- 7 Airolo–All’Acqua (–Ulrichen /–Domodossola)
- 9 (Airolo–) All’Acqua–Passo San Giacomo (–Domodossola)
- 12 Biasca–/ Iragna–Disentis; Passo del Lucomagno
- 16 Lago Maggiore
- 17 Giubiasco–San Jorio (–Lago di Como)
- 18 (Bellinzona–) Locarno–Centovalli (–Domodossola)
- 19 Locarno/Solduno–Ascona (–Lago Maggiore)
- 21 (Bellinzona–) Cadenazzo–Ponte Tresa (–Milano); Monte Ceneri
- 22 (Bellinzona–) Taverne–/ Ostarietta–Lugano (–Como)
- 23 Lugano–Chiasso (–Como /–Milano)
- 24 (Lugano–Riva S. Vitale–) Mendrisio–Stabio (–Varese)
- 25 Lugano–Figino–/ Càsoro (–Porto Ceresio / –Varese)

La lista e la carta contengono solo le strade classificate come nazionali per il loro significato storico. Nel Cantone Ticino sono stati rilevati altri 37 percorsi classificati nazionali per il loro valore morfologico.



Prefazione del Cantone Ticino

Come tutti sanno o possono facilmente constatare, il Canton Ticino – un breve cuneo di territorio inserito tra la Pianura Padana e la cresta delle Alpi – è solcato e caratterizzato da molte vie di comunicazione, antiche e moderne. La sua posizione centrale nella catena alpina, la sua morfologia tormentata, le sue profonde e aspre valli, per secoli hanno obbligato gli abitanti di questo minuscolo pezzo di terra a costruire manufatti per facilitare le relazioni, i commerci, gli scambi tra villaggi e tra regioni. E anche, specialmente nelle valli alpine, per permettere l'accesso ai pascoli più discosti. Sono così sorte le spettacolari scalinate in granito che risalgono le valli laterali zigzagando tra rocce, dirupi e cascate (come in Val Bavona) e le strade destinate ad agevolare i transiti nei passaggi obbligati. Il sentiero medievale, la mulattiera cinquecentesca e il manufatto ottocentesco recentemente restaurati, che sormontano e attraversano le gole del Piottino, sono splendide testimonianze di questa volontà costruttiva. E ancora, le strade carrabili ottocentesche volute dal neonato Cantone, costate soldi, polemiche e sudore ai Ticinesi, ma che hanno permesso di riunire e collegare regioni discoste: con la via del San Gottardo, basti citare la strada tardo ottocentesca del Sosto, che ripercorreva, in maniera moderna, l'antichissima via della Greina. Infine, le ferrovie nazionali e regionali, l'autostrada e Alptransit che, nonostante sia ancora in costruzione, trasforma già profondamente alcune parti del nostro territorio. Le vie di comunicazione sono, insomma, una parte non minore della nostra storia, tanto che spesso si dice che nel corso dell'Ottocento esse hanno creato il popolo ticinese. Non sorprende, quindi, che questi manufatti, antichi o recenti, caratterizzino largamente il territorio cantonale e costituiscano un elemento paesaggistico e monumentale di notevole importanza e significato. Le vie storiche non sono solo un patrimonio funzionale, ma anche un bene culturale e paesaggistico prezioso, oggetto – in questo periodo di grandi e nuove trasformazioni territoriali – di continua attenzione da parte del Cantone.

Ben venga, quindi, questa pubblicazione, che segna la fine di un lavoro pluridecennale, e che vuole descrivere e segnalare le vie storiche ticinesi d'interesse nazionale, affinché l'intera comunità nazionale possa conoscerle, apprezzarle e, se sarà il caso, restaurarle.



Marco Borradori

Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio

Indice

5 LE VIE DI COMUNICAZIONE

6 I collegamenti viari nel Cantone Ticino nel corso dei secoli

Un breve panorama della storia del traffico (Giorgio Bellini, Massimo Colombo)

18 La strada del dott. Pasta

Una mulattiera turistica di fine Ottocento (Massimo Colombo)

20 La strada delle Vose

Una passeggiata tra due valli (Giorgio Bellini)

23 La «Strada del Sosto»

Una carreggiabile di montagna (Massimo Colombo)

26 Il Piottino

Un laboratorio viario all'aria aperta (Giorgio Bellini)

30 I ponti rurali in Ticino

Quando la sapienza contadina diventa struttura (Massimo Colombo)

34 L'INVENTARIO

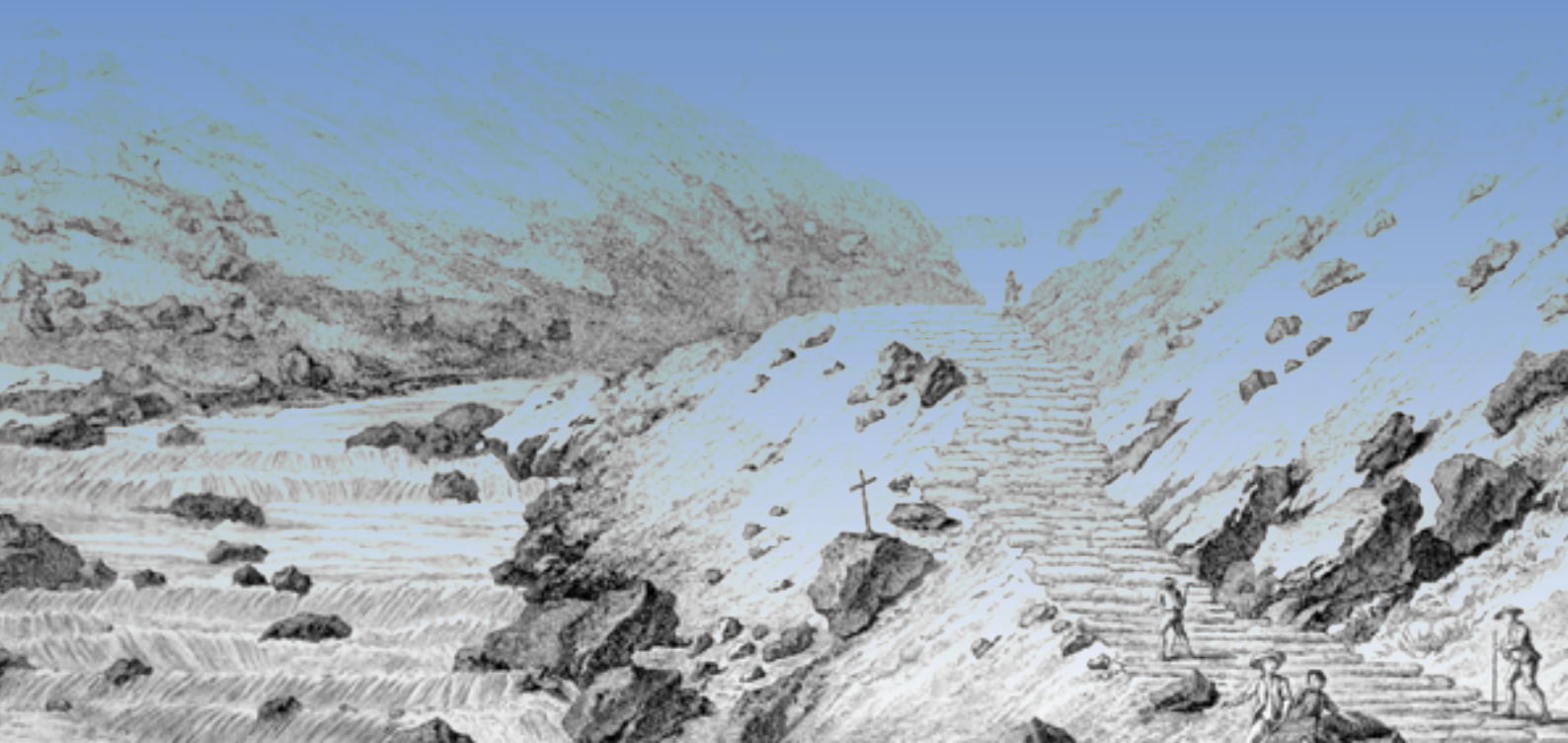
35 L'IVS nel Cantone Ticino

Un inventario unico al mondo (Giorgio Bellini, Massimo Colombo)

Le vie di comunicazione

Ogni via di comunicazione, dalla grande strada commerciale fino al più modesto sentiero, s'inserisce nel paesaggio che ha contribuito, in larga misura, a plasmare. Alla stregua dei monumenti innalzati per la gloria dei potenti, dei villaggi classificati o dei siti naturali protetti, le vie storiche appartengono al nostro patrimonio culturale. Esse sono le testimoni del nostro passato, tra le più fragili e minacciate dai capovolgimenti sopravvenuti nel corso del XX secolo.

Il presente quaderno cerca di chiarire gli aspetti più significativi riguardanti il ricco paesaggio viario ticinese, basandosi sostanzialmente sui lavori di documentazione condotti dall'IVS nel Cantone Ticino la cui versione provvisoria è stata conclusa nel 2003.



I collegamenti viari nel Cantone Ticino nel corso dei secoli

Grazie a una posizione geografica che le pongono a cerniera tra la Pianura Padana e l'Europa centro-settentrionale, le terre ticinesi sono state percorse fin dall'antichità da mercanti, soldati e pellegrini. Dai dolci rilievi morenici del Mendrisiotto fino alle impervie valli alpine, dove affrontano difficili ostacoli naturali, sono stati individuati collegamenti i cui tracciati, dal semplice sentiero all'autostrada, si sono sovrapposti nel corso dei millenni.

Con un territorio che si estende tra le Alpi centrali e le colline moreniche dell'alta Lombardia, delimitato a est e ovest dalle catene montuose che lo separano da Grigioni, Uri e Vallese e, a sud, dai rilievi che racchiudono i bacini del Verbano e del Lario, l'attuale Cantone Ticino offre un variegato panorama geomorfologico con marcate differenze tra le regioni settentrionali e meridionali. Il profondo solco geologico della faglia insubrica taglia trasversalmente il territorio ticinese in corrispondenza del Piano di Magadino e del Monte Ceneri, creando una netta cesura morfologica.

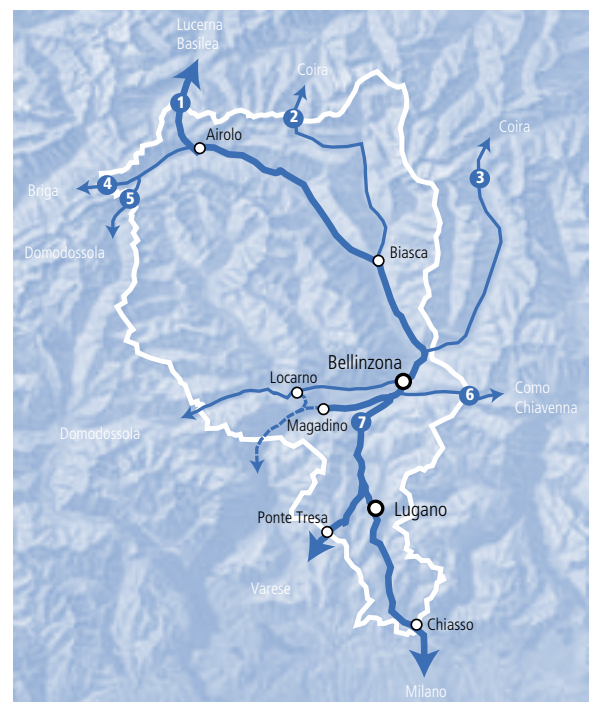
Il Sopraceneri, solcato da valli tipicamente alpine, profondamente marcate dall'erosione dei fiumi e dei ghiacciai, si può suddividere in due zone: il Bellinzonese e le Tre Valli, nella parte nord-occidentale, e il Locarnese con le sue valli in quella nord-orientale. La prima comprende – oltre alla Valle Morobbia, da Giubiasco al passo del San Jorio – le valli Riviera, Leventina e Blenio, interessate dal corso dei fiumi Ticino e Brenno e culminanti con alcuni importanti valichi: il Lucomagno e il San Gottardo verso nord, la Novena e il San Giacomo verso est. La regione del Locarnese è dominata dalla presenza del Verbano,

sulle cui rive si affacciano alcune importanti località collegate a vallate che si spingono nelle profondità alpine: le valli Verzasca e Maggia si estendono verso nord, le Centovalli e l'Onsernone verso est.

Il Sottoceneri include i territori della Carvina, immediatamente a sud del Monte Ceneri, del Luganese, del Malcantone e del Mendrisiotto, con la laterale Valle di Muggio: una regione dalla morfologia tipicamente prealpina, disegnata da rilievi che degradano verso la Pianura Padana, dove il territorio è marcato dal corso del fiume Veduggio e dal bacino del Ceresio.

Fig. 1: I principali assi di traffico nel Cantone Ticino.

1. San Gottardo
2. Lucomagno
3. San Bernardino
4. Novena
5. San Giacomo
6. San Jorio
7. Monte Ceneri





Nella sostanza il Cantone Ticino rappresenta un territorio cuscinetto, con una struttura geografica che si presta, per eccellenza, ai transiti: questa «vocazione funzionale» si palesa già a partire dalla preistoria, evidenziando all'origine una netta cesura tra le aree sopra e sottocenerine che si manterrà sostanzialmente inalterata fino all'età moderna (fig. 1).

Dall'Antichità al Medioevo

I primi uomini che dal grande bacino culturale di Gola-secca penetrarono in queste terre, risalirono da sud il Verbano e s'insediaron in riva al lago, ad Ascona e Locarno. Proseguendo sul versante settentrionale del Piano di Magadino, lungo una linea evidenziata da ritrovamenti archeologici da Muralto a Monte Carasso, giunsero al promontorio roccioso di Bellinzona, proteso verso il fiume a sbarrare la valle. Già a partire dal neolitico si vennero a creare le premesse di un'occupazione del territorio finalizzata al controllo e all'agevolazione dei rapporti transalpini, con uno schema insediativo dettato dalla volontà di sviluppare relazioni di scambio. I ritrovamenti di cristalli di rocca di provenienza alpina in diverse necropoli indicano una corrente di traffico verso l'area padana e un'attività mineraria praticata a scopi commerciali. La presenza di ambra di provenienza nordica è forse indice di un commercio che veniva praticato attraverso le

Fig. 2: La chiusa di Bellinzona all'inizio del 15° secolo, al momento del passaggio di potere dai Milanesi agli Svizzeri e prima che la *buzza di Biasca* sconvolgesse la bassa valle del Ticino; ricostruzione dell'artista Silvano Gilardi.

A destra si vede il *ponte della Torretta*, costruito dai Milanesi una ventina d'anni prima e distrutto nel 1515 dalla *buzza* con parte della murata. Si trattava di un'opera militare e non era adibito al traffico pubblico («Una chiusa rivisitata», Bellinzona 1992).

vie del San Bernardino e dello Spluga, considerate varianti della più nota *via dell'ambra* che, provenendo dal Mare del Nord, attraversava il Brennero.

Già a partire dall'antichità le terre sopracenerine assunsero quindi un chiaro ruolo nello schema delle relazioni transalpine nel quale le vie d'acqua, almeno per la sua parte meridionale, ebbero una funzione preponderante. Il limite del Lago Maggiore si spingeva in origine più a est, fino all'altezza di Gordola e Contone, forse fino Giubiasco. Bellinzona (fig. 2), la cui centralità è confermata da importanti ritrovamenti archeologici anche nella zona circostante, divenne il perno di un'articolata rete di collegamenti: pensiamo alle relazioni con l'area del Lario attraverso il San Jorio e da qui con lo Spluga e il Maloia; con il bacino del Ceresio e l'intero Sottoceneri fino a

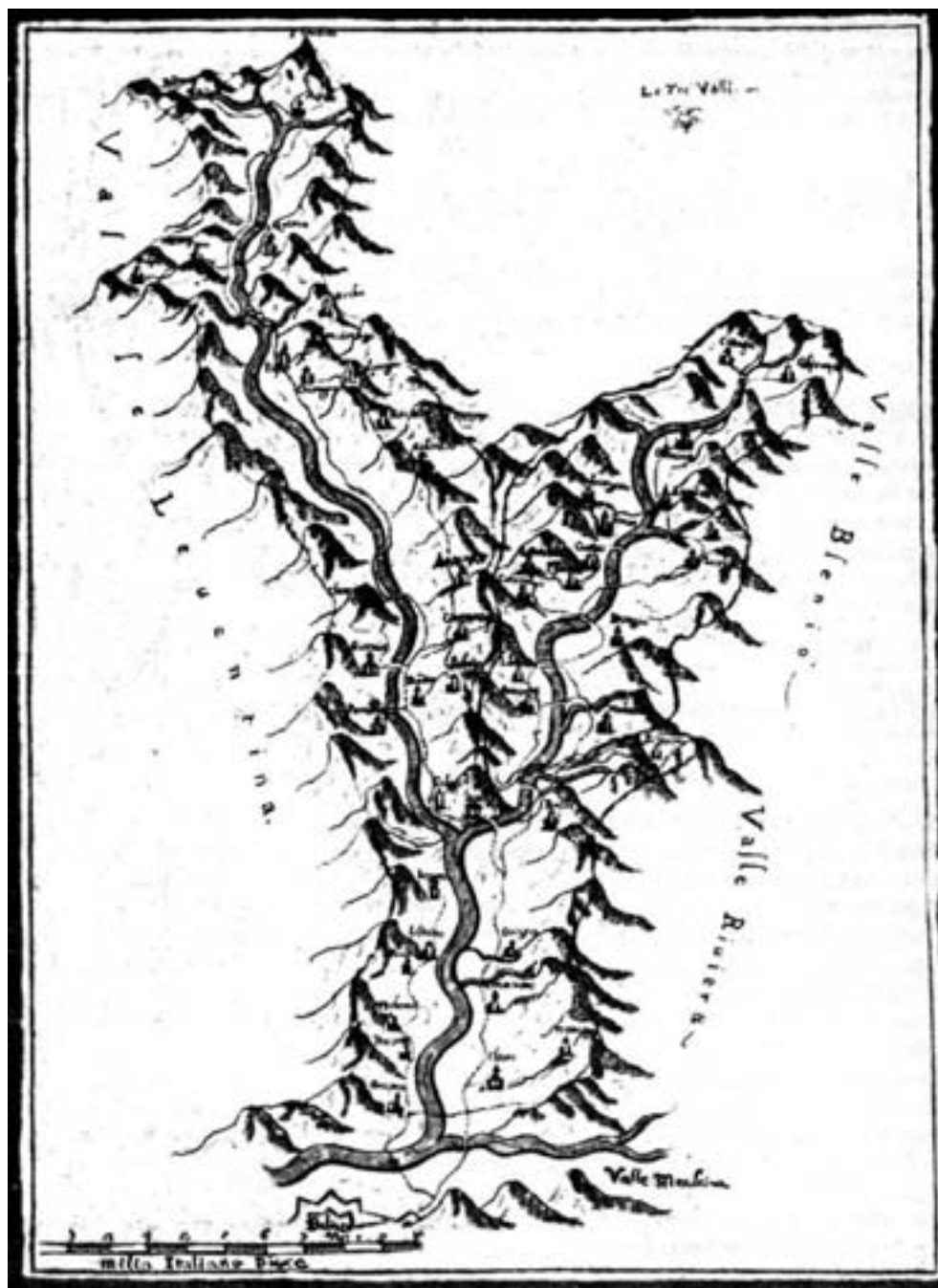


Fig. 3: Le Tre Valli ambrosiane, in un disegno topografico delle chiese di Leventina, Blenio e Riviera del secolo 16°–17° che riporta anche le principali strade (Archivio arcivescovile di Milano).

Como e Milano; con le valli ossolane gravitanti intorno al Verbano, attraverso le Centovalli, in legame con le strade del Gries, del Grimsel o del Sempione, e quindi con il Furka, il Susten, il San Giacomo; con la Mesolcina e il passo del San Bernardino e, per finire, con quelli del San Gottardo e del Lucomagno. Nel complesso, la densità dei ritrovamenti archeologici nelle vallate alpine è tale da confermare un'importante circolazione dell'uomo in queste valli fin dall'età del bronzo. La posizione degli insediamenti indica come i primi collegamenti avvenissero sui crinali, attraverso passi, bocchette e forcole, utiliz-

zando i percorsi trasversali dell'economia agropastorale e della transumanza.

I primi residenti entrarono in contatto con i Romani, che li denominarono Leponti, verso il 1° secolo a. C.: apparentemente si trattò di un processo incruento, di progressiva acculturazione, dettato prevalentemente da relazioni commerciali. In quest'epoca, si consolidano e si infittiscono gli stanziamenti romani attorno al *vicus* di Locarno, punto terminale della via lacustre, con un avamposto militare sul promontorio di Castel Grande a Bellinzona. Data la morfologia del territorio e le scarse possi-

bilità di sfruttamento agricolo del Piano di Magadino, sembra che la strategia insediativa dei Romani mirasse al controllo delle vie di lago e terrestri in direzione dei passi alpini. Ricordiamo che i passi dello Spluga, del Maloia, del Settimo e del Giulio usufruivano già in quell'epoca di vie strutturate, cosa non certa per le nostre terre. Un tratto di strada romana scoperto a Muralto permette però di ipotizzare, nel Sopraceneri, l'esistenza di un collegamento che percorreva la sponda destra del Verbano tra Locarno e il porto di Gordola, sul tracciato della successiva *strada francesca*, per poi proseguire fino a Bellinzona utilizzando il fiume Ticino; da qui riprendeva la via di terra verso il San Bernardino, il San Gottardo e il Lucomagno. Le testimonianze archeologiche d'epoca romana attestano un uso forse già strutturato dei collegamenti alpini: ritrovamenti monetali a Arbedo-Castione, Biasca e Malvaglia, reperti provenienti da Giubiasco, Bellinzona, Olivone e dal passo del Lucomagno, oltre all'importante necropoli di Madrano ai piedi del passo del San Gottardo. Nel Sottoceneri, sono di grande consistenza gli insediamenti di Mendrisio, Stabio, Riva San Vitale e Lugano che, unitamente ai ritrovamenti archeologici di Bioggio e al toponimo Taverne, indicano possibili tappe di un collegamento proveniente da Milano e Como. Strabone accenna a scambi commerciali tra le popolazioni romane e quelle alpine di prodotti quali resina, cera, formaggio e miele, cui si possono aggiungere i cristalli e la pietra ollare.

Dopo il crollo dell'impero romano, le terre ticinesi vennero occupate dai Longobardi e in quel periodo gli assi di traffico in direzione nord-sud cominciarono ad as-

sumere una struttura e una definizione precisa. Bellinzona diventò una stazione doganale per il controllo delle merci e delle persone in transito verso Milano e i sistemi difensivi vennero potenziati con la costruzione di una rete di torri segnaletiche e di fortificazioni. Atto da Vercelli, nobile di stirpe longobarda, nel 948 fece dono delle Tre Valli al Capitolo del Duomo di Milano, garantendo così a questa città il controllo dei valichi delle Alpi centrali. Quella donazione fu determinante per le future sorti delle terre ticinesi che, entrando a far parte del territorio milanese, videro rafforzata la propria funzione politica e commerciale.

Tra Milanesi e Svizzeri

In questo periodo i traffici transalpini assunsero in Europa un'importanza sempre maggiore e il controllo dei valichi diventò fondamentale. Intorno al Mille, con la crescita delle autonomie e della forza politica delle città, si ebbero i primi contrasti tra Como e Milano per il controllo dei passi alpini: una contesa che culminò nella decennale guerra che vide coinvolte tutte le terre ticinesi e si concluse, nel 1127, con la vittoria milanese. Nel contempo gli imperatori tedeschi avviarono una *politica dei passi* tesa al controllo delle più importanti vie di traffico, che coinvolse anche il Ticino. Le complesse vicende storiche del conflitto tra il vecchio feudalesimo e la dinamica politica comunale, si conclusero nel 13° secolo con l'affermazione delle città, in particolare di Milano che rafforzò il controllo sulle vie di traffico (fig. 3).

Sotto il dominio milanese la via del San Gottardo, specialmente dopo l'insediamento dei Walser nella Valle



Fig. 4: Il disegno di Le Barbier mostra come nel 1776 la mulattiera del San Gottardo, all'entrata della Val Tremola, fosse accuratamente selciata (archivio dell'autore).

Fig. 5 (in alto): Nei trecento anni del dominio urano sulla Leventina, il Dazio Grande rappresentò un tassello fondamentale nell'organizzazione del traffico del San Gottardo. Dopo il 1803 la gestione e i proventi passarono al Cantone Ticino, poi nel 1815 il congresso di Vienna assegnò al Cantone di Uri la metà del prodotto annuo. Dopo lunghe trattative, quel diritto venne riscattato dal Ticino nel 1846 (Archivio di Stato del Cantone Ticino, Bellinzona).

Fig. 6 (in basso): In un dipinto votivo d'inizio Settecento sono raffigurati due carratori che percorrono la strada di Magadino. I piccoli carri, trainati da piccoli buoi, trasportano solo cinque balle di merci (Baldassare Orelli 1717, particolare).



d'Orsera e la costruzione del *ponte del Diavolo* nella gola della Schöllenen, viene consolidata ed assume un'importanza commerciale sempre più marcata in rapporto ai traffici con l'area germanica. L'apertura di ospizi sul valico e a Pollegio, oltre all'organizzazione di associazioni di somieri che ottengono il monopolio della condotta delle merci nel *trasporto a tappe*, testimoniano di questo sviluppo. Sotto il dominio dei Visconti e degli Sforza la strada venne migliorata (con un nuovo tracciato al Piottino nel 1350) e resa più sicura. L'introduzione del sistema del *trasporto diretto* da Flüelen a Magadino per le merci di maggior valore favorì i mercanti accelerando i tempi di condotta. In quel periodo l'itinerario del San Gottardo cominciò ad assumere quella posizione di preminenza che poi mantenne fino alla fine del Settecento (fig. 4).

Il dominio milanese sulle terre ticinesi dovette presto confrontarsi alla nuova potenza emergente a nord del San Gottardo: quella dei Waldstätten che darà origine alla Confederazione svizzera. L'ambito d'influenza dei cantoni primitivi si spinse gradualmente verso sud, scate-

nando un conflitto con Milano per il controllo della strada del San Gottardo che, con l'inizio del 16° secolo, si risolse a loro favore dando avvio al lungo e sostanzialmente tranquillo periodo dei *Baliaggi*. L'incremento del commercio transalpino, la concorrenza con altri valichi e i notevoli proventi che si potevano ricavare con i dazi, spinsero gli Urani ad intraprendere importanti lavori di miglioria della *via delle genti*. Dopo aver acquisito il dominio sulla Leventina, ne collocarono la strada interamente sul fondovalle, con interventi che consentirono di violare per la prima volta le gole della Biaschina, del Piottino e dello Stalvedro: per finanziare quei costosi lavori furono autorizzati dalla Dieta federale a stabilire il Dazio Grande a Morasco (fig. 5).

All'inizio del Cinquecento, la valle inferiore del Ticino fu sconvolta dalla violenta tracimazione del lago formatosi tra Biasca e Malvaglia in seguito allo scoscendimento del Monte Crenone. La *buzza di Biasca* segnò il territorio trasformandolo in una desolata pianura alluvionale (bonificata solo nel secolo scorso) e modificando parzialmente la collocazione delle strade. Ne soffrì in particolare il borgo di Locarno, per il quale cominciò allora un lungo periodo di decadenza, e ne trasse vantaggio Magadino che si affermò sempre più come importante porto lacuale e deposito di merci in transito attraverso il San Gottardo.

Gli Svizzeri si preoccuparono in genere solo della strada del San Gottardo, alla quale erano interessate le piazze commerciali di Lucerna e Basilea per gli *stocchi di merce fine* del traffico commerciale e i cantoni della Sviz-



zera centrale per lo scambio di prodotti locali (bestiame e formaggio contro riso e vino), per il resto lasciarono la manutenzione delle strade alle Vicinanze e limitarono la loro sorveglianza a quelle ritenute importanti, come il difficile tratto del Monte Ceneri.

La costruzione delle strade cantonali

La Repubblica Elvetica (1798–1803) costituì i *Baliaggi italiani* nei cantoni di Bellinzona e di Lugano. Dai rapporti redatti nel 1801 dall'ispettore Francesco Meschini, risulta che nel primo l'estensione delle *strade maestre* era di circa 240 chilometri, mentre il cantone di Lugano contava 185 chilometri di *strade maestre*, 310 di *traversa* e

127 di *comunicazione tra i villaggi*. Non essendovi diritto d'esproprio, le strade seguivano i confini delle parcelle, tortuose e spesso ristrette da siepi e cumuli di letame. I contadini trasportavano i raccolti a brevi distanze su carri che potevano caricare 5-6 quintali e diverse strade erano già carrabili. Nei trasporti commerciali prevaleva la sovrappioggia perché su tracciati sterrati larghi un paio di metri, con tratti malamente selciati, sassosi e spesso anacquati dai torrenti o dai canali d'irrigazione, i carri avanzavano a stento; questi erano usati tra Magadino e Giornico, dove le autorità vigilavano con maggior attenzione alla cura delle strade cui erano tenute le Vicinanze (fig. 6). Ai comuni situati lungo l'asse del San Gottardo



Fig. 7: A fine Settecento, quando fu disegnato da Johann Heinrich Meyer, il ponte della Moesa, costruito poco più di due secoli prima, era ancora considerato uno dei migliori del cantone. I suoi archi a tutto sesto lo innalzavano sopra la strada e necessitava di rampe d'accesso inclinate che rendevano malagevole il transito dei carri. Nonostante quei difetti, fu riutilizzato dalla strada cantonale e completamente ristrutturato solo nel 1848 (Johann Heinrich Meyer, *Bey der Moesa-Brücke unweit Bellenz*, Kunsthau Zurich).



Fig. 8: L'elegante ponte a 10 arcate costruito sul fiume Ticino a Bellinzona fu inaugurato nel 1815 ed evidenzia i progressi compiuti dall'arte ingegneristica nel corso del Settecento. Gli archi a sesto ribassato mantengono la piattaforma a livello della strada e riducono l'ingombro delle pile che ostacolano il libero corso del fiume. Ciononostante, il ponte fu ripetutamente danneggiato dalle ricorrenti piene e dai trasporti di legname per flottazione. Oggi un moderno ponte in calcestruzzo supera il fiume con una sola campata senza intralciare il corso (Jakob Meyer 1815; Archivio storico, Lugano).

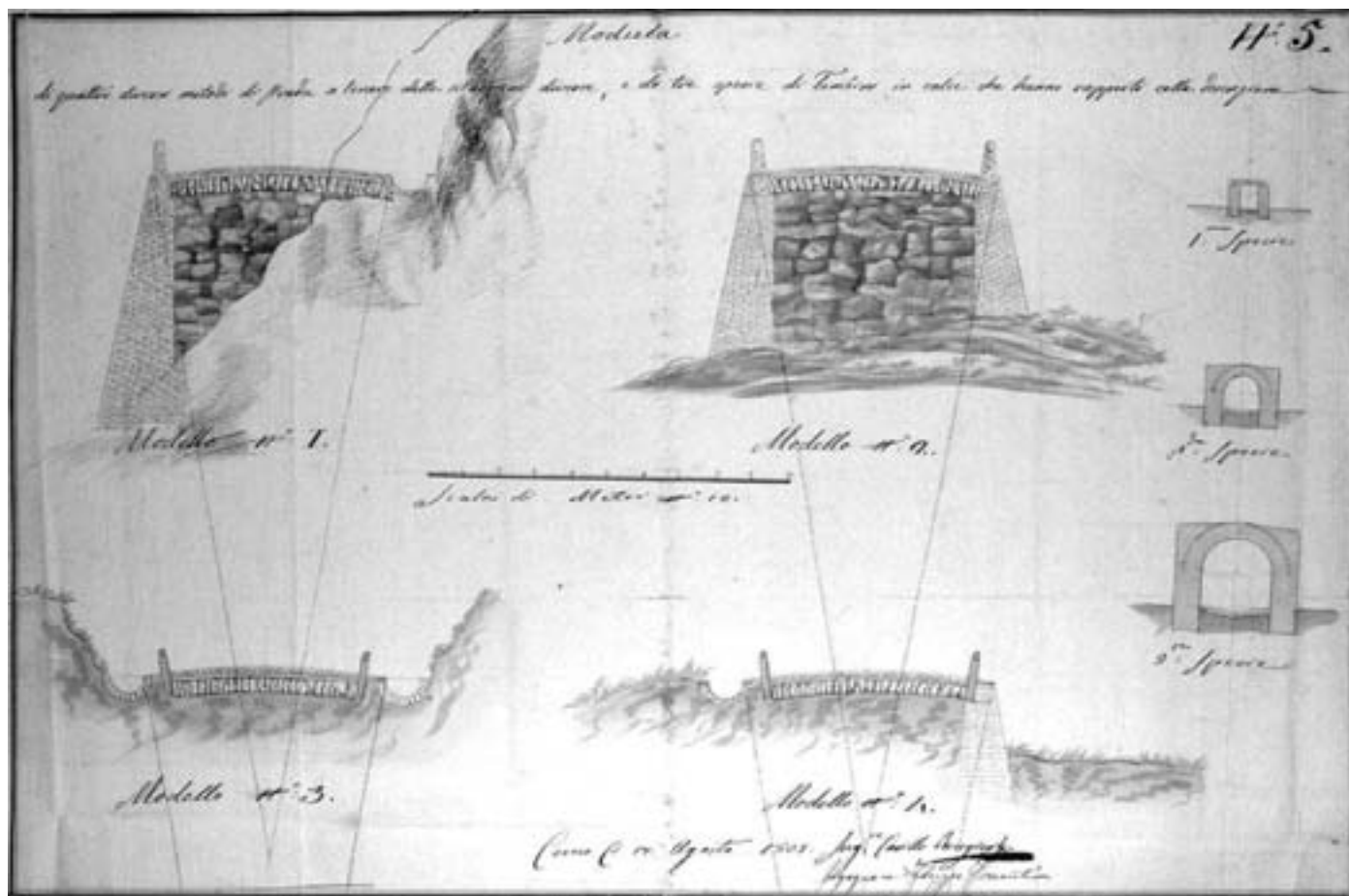


Fig. 9: I modelli presentati nel 1805 da Ferranti e Rougier per la strada del Monte Ceneri illustrano le principali caratteristiche delle prime strade cantonali ticinesi. La massiciata era convessa, formata con sassi posti a coltello secondo i principi propagati da oltre un quarto di secolo dagli ingegneri francesi Trésaguet e Perronet. Le cunette erano selciate, i paracarri di legno e i parapetti in muratura a secco (Archivio di stato del Cantone Ticino, Bellinzona).

era consentito prelevare pedaggio per finanziare la manutenzione, mentre gli altri la prestavano gratuitamente. La Repubblica Elvetica insediò cantonieri stipendiati sulle strade principali.

Commercio di transito e trasporti erano la principale industria locale; alla nascita del Cantone Ticino le costruzioni stradali vennero perciò privilegiate a scapito di altri settori. Con la legge sulla *Determinazione delle Strade maestre del Cantone* pubblicata nel novembre 1803, insieme al *Decreto del Piccolo Consiglio, concernente i dazi, pedaggi, ponteggi, portaggi, e forelletti*, governo e parlamento fissarono i capisaldi della futura politica stra-

dale. La legge definì strada cantonale «quella, che dal confine di Chiasso passando per Lugano, e Bellinzona s'innoltra all'estremità del nostro territorio sul San Gottardo. Quella, che da Cadenazzo diverge sino a Magadino. Quella, che dalle Taverne s'innoltra sino al ponte della Tresa. Quella che dai confini di quelle parti doppiamente si stacca fino a Lugano. Quella finalmente, che da Bellinzona va a Locarno.» Il decreto assegnò i pedaggi al cantone e, per un miglior delineamento dei tracciati, l'anno successivo fu decretato il diritto d'esproprio dei terreni. Nel maggio 1804, il Gran Consiglio autorizzò il governo a costruire le nuove strade, la cui progettazione fu affidata agli ingegneri Carillo Rougier di Milano e Filippo Ferranti di Como. I primi lavori furono appaltati nel luglio dello stesso anno, tra Bodio e Giornico e da Quartino a Magadino: nonostante difficoltà finanziarie, proseguirono poi a buon ritmo grazie a prestiti forzosi e all'aumento della tassa sul sale. La strada del Monteceneri, iniziata nel 1806 e terminata, male, nel 1811, comportò problemi tecnici e intrighi in seguito ai quali i due ingegneri italiani furono esautorati. La politica stradale del cantone fu allora guidata per oltre un ventennio,

dapprima come tecnici poi anche come consiglieri di Stato, dall'architetto Francesco Meschini e dall'impresario Giulio Pocobelli. Già nel periodo della Mediazione (1803–1813) furono realizzate la cantonale Chiasso–Capolago, la Lugano–Cadenazzo, parzialmente la Bellinzona–Magadino, quella della Riviera (ricostruzione del ponte di Biasca), fino a Giornico, e le due strade da Agno verso Lugano e l'Ostarietta. La carreggiabile Bellinzona–Locarno si fece lentamente dal 1805 al 1821, ma già nel 1815 venne ultimato il ponte di Bellinzona sul Ticino (fig. 7, 8).

Il governo dei Landamani (1815–1830) esplicò un'attività politica stradale, reintrodusse il metodo dell'appalto (abbandonato nel 1806) e migliorò l'organizzazione dei trasporti. Tra il 1818 e il 1821, Francesco Meschini terminò la cantonale di Leventina e nel 1830 rese carreggiabile il tratto di valico del San Gottardo. Nel 1817 fu ultimata la strada di Ponte Tresa e i tronchi Lugano–Melide e Capolago–Bissone abbreviarono la navigazione sul Ceresio. Nel 1821, venne migliorata la *strada del Montecenerino* (dal Ceneri a Quartino) e la *strada di traversa*, con il traghetto di Cugnasco, collegò la strada di Locarno a quella di Magadino. Contemporaneamente, fu portata avanti la carreggiabile di Vallemaggia e la strada di Locarno, con il ponte sulla Maggia venne prolungata fino

ad Ascona. Nel 1824 la carreggiabile di Blenio raggiunse Olivone (quella del Lucomagno sarà realizzata nel 1877) e un nuovo tracciato collegò il ponte della Moesa alla strada grigionese del San Bernardino. Con il concorso dei comuni furono inoltre costruite numerose *strade circolari* (dichiarate cantonali dal 1933) e vennero migliorate o

Fig. 10 (a sinistra): Pasquale Lucchini è ricordato in particolare per il progetto del pontediga di Melide, che tagliò in due il lago ed eliminò lo scomodo traghetto sul Ceresio. Ma come ingegnere capo contribuì al miglioramento delle strade cantonali soprattutto con opere meno celebrate, seppur di grande necessità: sue ad esempio le quattro gallerie dello Stalvedro, aperte nella roccia per allontanare la strada dal fiume che l'erodeva continuamente provocando intralci al traffico e forti spese di manutenzione (archivio dell'autore).

Fig. 11 (a destra): Come si può intuire dalla cartolina d'inizio Novecento che mostra i tornanti della Biaschina, quando apparvero le prime automobili le strade cantonali non erano pronte per accoglierle: in quel periodo la superiorità della ferrovia nei trasporti a lunga distanza era ancora incontrastata (archivio dell'autore).



Fig. 12 : Un convoglio della ferrovia Locarno-Bignasco sul ponte di Visletto (Cevio). Come diverse altre, oggi anche questa linea è stata smantellata (archivio dell'autore).



completate altre strade cantonali: nel 1830, quando la Riforma mise fine al regime dei Landamani, la nuova rete viaria del cantone era già a buon punto.

Le nuove strade erano costruite secondo le normative introdotte in Francia nel Settecento, peraltro mitigate da esigenze locali e di economia in base alle istruzioni impartite dal governo agli ingegneri: «1° Le strade devono essere sode e carreggiabili; 2° Non si esige sontuosità, nè grandi rettilinee che possano portarvi gravi spese; 3° Si atterranno alla strada vecchia più che sia possibile; 4° Si userà la possibile economia nel taglio de'fondi». Il fondo in ghiaia largo 7 metri – 5 di carreggiata munita di massiciata e 2 di banchine laterali – era delimitato da muri a secco o da paracarri in legno e da fossati, con tombini per l'evacuazione dell'acqua. Per evitare saliscendi si costruiscono molti terrapieni: dove possibile si adottò un delineamento rettilineo e, per ridurre la necessità di cavalli di rinforzo, la pendenza massima fu fissata al 5 % (fig. 9).

I trasporti furono potenziati con l'introduzione di *carrettoni* che caricavano 4-5 tonnellate: nel 1841, in Leventina 98 cavalli e 33 carri trasportavano la stessa quantità di merci per cui nel 1808 occorreavano 350 bestie da soma. Ciò impose alle autorità un'intensa attività legislativa per regolare il traffico, ritoccare dazi e pedaggi, indennizzare i proprietari dei terreni e mettere a punto misure di protezione (disciplina del taglio dei boschi e della flottazione del legname). I comuni furono liberati dalla manutenzione stradale, che diventò un onere cantonale con la legge del 31 maggio 1810.

L'attivismo delle autorità contribuì a riattivare il traffico del San Gottardo ma impose al cantone il gravoso debito pubblico di 5 milioni di lire. Il governo insediato dalla Riforma promise risparmi, ma frequenti alluvioni (1829, 1834, 1839) richiesero ingenti spese per la ricostruzione di tracciati e ponti. Nel 1837, la *Legge sull'Ispettorato d'acque e strade* istituì l'*Ispettorato delle pubbliche costruzioni* e fu stanziata la somma annua di 100 000 lire da impiegarsi per le strade. Carlo Chicherio fu il primo ingegnere capo del cantone. Gli subentrò Angelo Somazzi: fu sostituito nel 1844 da Pasquale Lucchini, autodidatta formatosi nella pratica e tecnico di valore. In Leventina, questi sistemò il tratto dello Stalvedro (fig. 10) con quattro trafori in roccia e nel 1851, dopo trent'anni di opere provvisorie, riuscì a stabilizzare un ponte a Polmengo. Nel 1847, portò a termine il pontediga di Melide che tolse lo scomodo traghetto sul Ceresio e sminuì il ruolo del porto di Magadino, servito da un battello a vapore fin dal 1826. In quegli anni vennero allargate le carreggiate, diversi nuovi ponti furono costruiti, altri consolidati, i paracarri in sasso sostituirono quelli in legno e si collocarono le prime pietre chilometriche. I trasporti vennero favoriti con un'adeguata legislazione, da opportune misure organizzative e dalle case di ricovero costruite sul San Gottardo; nel 1842 fu introdotta una corsa di diligenza giornaliera che collegava Flüelen a Como in 22 ore.

Malgrado i 10 milioni di franchi investiti nella costruzione di 250 chilometri di strade cantonali, diverse popolose valli rimasero trascurate: la strada della Verzasca,

iniziata nel 1840, fu terminata nel 1875, in Onsernone la strada fu ultimata nel 1862, le Centovalli usufruirono della carreggiabile solo nel 1884, la valle Morobbia dovette attendere il 1896.

Dopo il 1848, il nuovo Stato federale modificò le competenze di cantoni e Confederazione (in particolare per i dazi, la posta e l'apertura invernale del valico del San Gottardo) e nel 1855 fu introdotta in Ticino l'imposta diretta, che favorì il riassetto delle finanze cantonali e una miglior pianificazione della manutenzione e delle costruzioni stradali. La straordinaria alluvione del 1868 richiese importanti rifacimenti ed evidenziò la necessità della correzione dei fiumi, che furono incanalati con

robuste arginature. La rete viaria del cantone venne poi sostanzialmente completata nel primo decennio del 20° secolo. I progressi tecnici consentirono un generale consolidamento dei tracciati, la costruzione di diversi ponti in ferro (ora smantellati, sostituiti da manufatti in calcestruzzo) e la modifica delle carreggiate secondo il metodo proposto dallo scozzese MacAdam all'inizio del 19° secolo. Nel 1853 fu realizzata la strada in sponda destra della Riviera, tra Gorduno e Iragna, poi prolungata fino a Biasca con il ponte in ferro sul Ticino nel 1898. Nel 1907, lo *stradonino*, con il ponte in ferro di Quartino, sostituì la *strada di traversa* e il traghetto di Cugnasco.



Fig. 13 (in alto): I primi Car Alpin apparvero sulla strada della Tremola nel 1922. Ne vediamo uno mentre affronta un tornante al di sopra di Airolo; il fondo stradale, ancora in ghiaia, fu poi pavimentato in dadi di granito nel corso degli anni '40 del secolo scorso (archivio dell'autore).



Fig. 14 (in basso): All'inizio degli anni '60 del secolo scorso non solo la rinnovata Tremola ma l'insieme delle strade cantonali non fu più in grado di sostenere l'enorme incremento del traffico automobilistico (archivio dell'autore).

Fig. 15: Nell'Ottocento la strada della Tremola ha imposto lo spettacolo della molteplicità dei suoi tornanti: a fine Novecento i pochi tornanti della semiautostrada del Gottardo impongono la spettacolarità della loro costruzione. Nella foto tratta dal libro di Nething, la frazione airolese di Fontana appare sullo sfondo come un retaggio del passato schiacciato dalla modernità (da Nething, *Il San Gottardo*).



La ferrovia

Il variegato mosaico politico-istituzionale svizzero frenò la costruzione di ferrovie fino alla costituzione della nuova Confederazione. In Ticino si cominciò a discuterne nel 1850, ma si mise mano ai lavori solo nel 1871 con la fondazione della *Gotthardbahn*. Nel 1874 furono inaugurati i tronchi Lugano–Chiasso, Bellinzona–Biasca e Bellinzona–Locarno; nel 1880 fu portato a termine il traforo del Gottardo. Dopo l'apertura del tratto del Ceneri, nel 1882 venne inaugurata l'intera linea, compreso il tronco Cadenazzo–Luino. Con un traforo di 15 chilometri, 60 gallerie (elicoidali a Wassen, al Piottino e alla Biaschina), 91 grandi ponti o viadotti e robusti terrapieni, la ferrovia richiese enormi lavori di terrazzamento che occuparono migliaia di operai e segnarono il paesaggio: orientò l'asse commerciale del cantone sulla direttrice Airolo–Chiasso, sancì la morte del porto di Magadino e mutò il volto del Ticino (industria, alberghi, turismo). Il settore dei trasporti fu rivoluzionato. In meno di una settimana la locomotiva a vapore muoveva la stessa quantità di merci che transitava annualmente sui carri attra-

verso il San Gottardo: nel primo anno d'esercizio, la ferrovia trasportò mezzo milione di tonnellate di merci e un milione di passeggeri, ora bastavano dieci ore per andare da Basilea a Milano. La linea, realizzata con ingenti capitali privati e riscattata dalla Confederazione nel 1909, fu elettrificata all'inizio degli anni Venti (centrale del Ritom).

Lo sviluppo industriale e il turismo indotti dalla ferrovia del Gottardo stimolarono la costruzione di ferrovie regionali, sostenuta da sussidi cantonali dopo il 1902. Nel 1890 fu messa in esercizio la linea a scartamento ridotto del Generoso, poi seguirono la Locarno–Bignasco (1907), la Bellinzona–Mesocco (1908), la Lugano–Tesserete (1909), la Lugano–Dino e la Biasca–Acquarossa (1911), la Lugano–Ponte Tresa (1912), la Centovallina (1923) e la Mendrisio–Stabio–Val Morea (1926). Le ferrovie regionali subirono poi la concorrenza del traffico automobilistico pubblico e privato e vennero quasi tutte smantellate nella seconda metà del 20° secolo: permangono solo quella del Generoso, la Centovallina e la Lugano–Ponte Tresa (fig. 12).

Il traffico automobilistico

Con il motore a scoppio, nel secolo scorso la strada recuperò progressivamente terreno anche nei trasporti su lunga distanza. Nel 1922, quando venne inaugurato il servizio autopostale estivo sul San Gottardo, circolavano in Svizzera 30 000 veicoli a motore, di cui quasi mille in Ticino: a metà degli anni '30 il loro numero era già quintuplicato e le strade ticinesi, costruite per il carreggio, richiedevano di essere adeguate alle nuove esigenze di carico e velocità (fig. 11 e 13).

Nel 1928, il governo cantonale varò un ampio piano di sistemazione della rete stradale che usufruì dei contributi federali per la ricostruzione delle strade alpine e comportò vent'anni di assidui lavori. Con il rullo compressore, le carreggiate furono dapprima rassodate tramite cilindratura, poi rivestite di un manto artificiale (bitume e asfalto, ma anche calcestruzzo o dadi) per eliminare la polvere e diminuire l'attrito. Per contrastare la forza centrifuga di veicoli sempre più veloci, fu aumentato il raggio delle curve e inclinata la loro carreggiata. La soppressione dei passaggi a livello, poi le circonvallazioni dei nuclei, imposero la realizzazione di nuovi tracciati. Le esigenze di sicurezza e la necessità di separare i diversi utenti della strada (autoveicoli, biciclette, pedoni) richiesero una complessa segnaletica e l'ampliamento dei tracciati. Il rinnovamento stradale di quel periodo non fu meno importante di quello del secolo precedente, ma per l'enorme incremento di traffico si rivelò presto insufficiente. I veicoli a motore registrati in Ticino, 12 000 nel 1950, erano già 50 000 a metà degli anni '60: allora, quasi un milione di autoveicoli transitavano annualmente il San Gottardo (fig. 14).

A partire dal 1960, con un sostanzioso contributo federale, fu intrapresa la costruzione delle strade nazionali. La *strada della Tremola* venne sostituita da una semiautostrada tra il 1967 e il 1977 e nel 1980 il traforo stradale del San Gottardo collegò le autostrade ticinesi a quelle del resto della Svizzera, riaprendo il valico al traffico invernale su strada: l'anno seguente vi transitarono tre milioni di autoveicoli, nel 2000 otto milioni (fig. 15).

A parte pochi tratti, la rete autostradale ticinese è oggi sostanzialmente ultimata. Per rispondere all'enorme aumento del traffico di merci, alle nuove esigenze di mobilità e ai problemi posti dal traffico su strada, è in costruzione la linea transalpina veloce, con il lungo traforo Erstfeld-Bodio, sulla quale dal 2015 i treni sfrecceranno a 250 chilometri all'ora.

Bibliografia

- Agliati, Carlo** (a cura di): Pasquale Lucchini 1798–1892. Un ingegnere senza Politecnico. Gentilino 1990.
- Baumann, Werner**: Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse im frühen 19. Jahrhundert. Zürich 1954.
- Bellini, Giorgio**: La strada cantonale del San Gottardo. Prologo 1999.
- Bellini, Giorgio**: Le strade in Ticino nel periodo della Repubblica Elvetica (1798–1803). Dattiloscritto 2004.
- Biucchi, Basilio**: Le strade nell'economia e nelle finanze del Canton Ticino. Bellinzona 1964.
- Bolla, Guido**: Il valico del Lucomagno. Lugano 1929.
- Bonstetten, Karl Viktor von**: Lettere sopra i baliaggi italiani. Locarno 1984. (Edizione originale in tedesco, 1800–1801.)
- Borella, Pierluigi**: Le finanze pubbliche e la situazione economica del Cantone Ticino nel periodo della Mediazione napoleonica (1803–1813). Bellinzona 1971.
- Camponovo, Oscar**: Sulle strade regine del Mendrisiotto. Lugano 1958.
- Caroni, Pio**: Sull'importanza della someggiatura nell'economia alpina. Bellinzona 1980.
- Cattaneo, Rodolfo** (a cura di): I Leponti, ossia memorie storiche leventinesi del P. Angelico. Lugano 1874.
- Ceschi, Raffaello; Caizzi, Bruno**: I cento anni della ferrovia del San Gottardo 1882–1982. Bellinzona 1982.
- Chiesi, Giuseppe**: Manutenzione stradale nelle regioni ticinesi: aspetti organizzativi e finanziari nel tardo Medioevo. Bolzano 1996.
- Colombo, Massimo**: Le congiunture storiche del Passo del San Jorio. Bellinzona 2000.
- De Marinis, Raffaele C.**: Percorsi locali e grandi vie dei traffici nell'ambito della cultura di Golasecca. Como 1995.
- DeMartini, Luisella; Rauseo, Silvio**: Le Tessin de la première moitié du XIX^e siècle entre politique et finances. Genève 1992.
- Deplazes, Lothar**: Alpen, Grenzen, Pässe im Gebiet Lukmanier–Piora (13.–16. Jahrhundert). Disentis 1986.
- Donati, Pier Angelo**: Sull'uso dei valichi alpini dal Gottardo al Bernina in epoca preromana. Lugano 1979.
- Donati, Pier Angelo**: Problemi della romanità nell'alto Verbano e nelle valli del Ticino. Intra 1989.
- Donati, Pier Angelo**: Le terre ticinesi al tempo degli Elvezi. Basilea 1991.
- Fransoli, Mario**: Il San Gottardo e i suoi Ospizi. Bellinzona 1982.
- Galli, Antonio**: Notizie sul Cantone Ticino. Bellinzona 1937.
- Kocher, Alois**: Der alte St. Gotthardweg. Verlauf, Umgebung, Unterhalt. Fribourg 1951.
- Mantovani, Paolo**: La strada commerciale del San Bernardino. Locarno 1988.
- Meyer, Karl**: Blenio e Leventina dal Barbarossa a Enrico VII. Bellinzona 1977. (Edizione originale in tedesco, 1911.)
- Nothing, Hans Peter**: Il San Gottardo. Bellinzona 1980.
- Schäfer, Paul**: Il Sottoceneri nel Medioevo. Lugano 1954. (Edizione originale in tedesco, 1931.)
- Schinz, Johann Rudolf**: Descrizione della Svizzera italiana nel Settecento. Locarno 1985. (Edizione originale in tedesco, 1783–1787.)
- Vismara, Giulio; Cavanna, Adriano; Vismara, Paola**: Ticino medievale. Storia di una terra lombarda. Locarno 1990.
- Wielich, Gotthard**: Il Locarnese... Bellinzona e Locarno 1944–1973 (in diversi fascicoli del Bollettino storico della Svizzera italiana e dell'Archivio storico ticinese).
-

La strada del dott. Pasta

A partire dalla metà dell'Ottocento il turismo cessa di essere un'esperienza personale, praticata da viaggiatori pervasi da sentimenti romantici e contemplativi, per divenire una pratica molto diffusa che dà vita ad una vera e propria industria. In Ticino, sulle rive del Verbano e del Ceresio, sorgono splendidi e lussuosi alberghi per accogliere la raffinata clientela. Quella che era definita *l'industria dei forestieri*, in un brevissimo lasso di tempo, tra il 1880 e il 1912, vede la costruzione di quasi 200 nuovi strutture. Tra i vari imprenditori che si gettarono nell'operazione la figura del dottor Pasta spicca per ingegno e originalità.

Per comprendere un periodo, breve ma marcante, della storia del Monte Generoso e parte del suo attuale assetto territoriale, non si può prescindere da una figura carismatica ed estremamente rappresentativa del Mendrisiotto dell'Ottocento. Il «genio del Generoso», come venne definito il dottor Carlo Pasta, nacque a Mendrisio nel 1822. Conclusi gli studi di medicina all'Università di Pavia, si trasferì in Vallese per esercitare la sua professione, visitando numerose stazioni alpine. Al suo rientro in Ticino, nel 1865, maturò l'idea di costruire una stazione climatica sul Monte Generoso. Questo «stravagante progetto» che a molti sembrò immediatamente una pazzia, grazie alla pionieristica tenacia del dottor Pasta, si concretizzò nella realizzazione dell'Albergo Monte Generoso o Bellavista (fig. 1).

Il luogo scelto per innalzare quest'edificio dall'imponente mole era, all'epoca, raggiungibile solamente tramite scomodi sentieri d'alpeggio, destinati quindi solo al

transito del bestiame, che causavano grosse difficoltà per il trasporto dei materiali. Per ovviare a questi inconvenienti fu realizzata una fornace che produceva i mattoni direttamente in loco, situata sotto l'attuale stazione della ferrovia della Bellavista, e un'altra fornace per la calce che veniva prodotta a pochi passi dal cantiere. Nel 1867 l'albergo era perfettamente funzionante: una struttura assolutamente avanguardistica, dotata di telescopio, sale di lettura, bigliardo, tutte adorne di dipinti, quadri e specchi, adeguata alle esigenze di un'aristocratica clientela.

Nello stesso anno il dottor Pasta, «uomo per il quale tutto era possibile», fece costruire una nuova strada tra Salorino e la Bellavista dal geometra Barberini, che già nel mese di aprile era praticamente ultimata. La strada, larga 3 braccia, venne in gran parte realizzata con la costruzione di una serie di serpentine. Il suo costo fu di 2000 franchi che per $\frac{2}{3}$ venne assunto dal comune di Mendrisio. Il fondo era interamente selciato e, fino alla costruzione della ferrovia, rimase l'unica via di accesso all'albergo. Da Mendrisio fino alla Bellavista si dovevano percorrere circa 7 chilometri di ascesa che presentava dei tratti piuttosto impegnativi. Fu quindi organizzato un efficacissimo sistema di trasporto su muli per i bagagli e persino di portantine condotte a forza di braccia sulle quali prendevano posto i clienti.



Fig. 1: Un'immagine di fine Ottocento del bucolico paesaggio del Monte Generoso, dominato dalla mole dell'Albergo Bellavista (Archivio di stato del Cantone Ticino, Bellinzona).

Fig. 2 (in alto): La copertura selciata in prossimità della parte finale del percorso è in parte danneggiata a causa della naturale erosione (foto Massimo Colombo).

Fig. 3 (in basso): Il rettilineo selciato verso la Bellavista (foto Massimo Colombo).

Questo pregevolissimo collegamento (prima, e forse unica, «strada turistica» del Cantone) si è mantenuto sostanzialmente intatto fino ai giorni nostri. I chilometrici tratti selciati, accompagnati da innumerevoli strutture di sostegno in muratura a secco, i tombini, i ponticelli e i passaggi in via cava, fanno di quest'oggetto un piccolo monumento viario che può essere a giusto titolo denominato, in onore al suo mecenate, *Strada del dottor Pasta*, ancor oggi integralmente percorribile ed inserito nella rete escursionistica (fig. 2, 3).

Concluso il suo progetto, la fertile mente del dottor Pasta non rimase a lungo in ozio. Già nel 1874, fu tra i primi promotori dell'iniziativa per la costruzione di una ferrovia fra la stazione di Mendrisio e la cima del Generoso e costituì, per tale scopo, la S.A. Monte Generoso. Il progetto non trovò, in questo caso, facile attuazione e i lavori per la sua realizzazione, con la variante che prevedeva la partenza da Capolago, iniziarono solo nel 1886 per concludersi nel 1890. Come le prime locomotive a vapore iniziarono a sbuffare su queste pendici, il dottor



Pasta s'ingegnò per migliorare il collegamento tra la stazione ferroviaria della Bellavista e l'albergo facendo costruire una strada, che gli escursionisti ancor oggi percorrono, attrezzata con un binario a scartamento ridotto sul quale correva un piccolo tram trainato da un cavallo: un cavallo, potremmo dire, a mezzo servizio in quanto trainava il veicolo solamente per il tratto d'andata, tra l'albergo e la stazione, che era in salita. Per il ritorno, il conducente sfruttava la discesa e liberava la bestia che ritornava, in solitaria tranquillità, alla sua stalla.

La storia di questo interessante personaggio, come copione vuole, non poteva che concludersi sul Monte Generoso. Il dottor Pasta morì nel 1893, sul trenino che lo stava portando alla Vetta.

Il magnifico e lussuoso Albergo Bellavista, frequentato da aristocratici personaggi fra i quali la regina Margherita di Savoia, conservò il suo splendore fino alla prima guerra mondiale che provocò la prima grossa crisi del turismo. Nel 1940 fu venduto: in seguito iniziò una progressiva decadenza che portò al suo abbandono e, infine, al recente e triste abbattimento. Nel luogo in cui sorgeva oggi non resta che un immenso pianoro vuoto: un altro pezzo di storia che è scomparsa.

Bibliografia

Bächtold, Adolfo; Macconi, Gino: Il Monte Generoso. Mendrisio 1969.
Ceschi, Raffaello: Ottocento Ticinese. Locarno 1986.
Lavizzari, Luigi: Il Monte Generoso ed i suoi dintorni. Lugano 1869.
Medici, Mario: Storia di Mendrisio. Mendrisio 1980.
Patocchi, Michele: Il Monte Generoso e la sua ferrovia. Locarno 1890.
Vassalli, Giovanni: Il Monte Generoso. Impressioni e note. Bellinzona 1890.



Una passeggiata tra due valli

La strada delle Vose

Nelle valli del locarnese, discoste dai grandi assi di traffico, l'espansione della moderna rete viaria è stata meno invasiva che in altre zone del cantone. Si sono così più facilmente conservati molti tradizionali tracciati contadini che oggi, graditi agli escursionisti, rappresentano una delle tante attrattive turistiche della regione. La mulattiera tra Intragna e Loco è un esempio di quell'importante patrimonio; nonostante la sua funzione locale, l'IVS ha classificato di valore nazionale il percorso per la sua ricca morfologia.

Intragna, all'entrata delle Centovalli, domina le Terre di Pedemonte da un terrazzo alla confluenza tra la Melezza e l'Isorno: Loco, forse il primo insediamento della valle Onsernone, è posto in posizione sopraelevata sulla sponda sinistra dell'Isorno. Nel passato, la mulattiera che collegava le due località era denominata *strada di Niva* o *delle Vose*; Niva era una terra di Loco e le Vose un'ampia frazione, ancora molto popolosa nell'Ottocento, del comune di Intragna. Prima della costruzione della strada carreggiabile da Cavigliano – terminata fino a Russo nel 1852 – quel tracciato costituiva il principale accesso alla valle Onsernone; era importante per il collegamento con Ascona e Locarno e per il transito di bestiame locarnese che veniva trasferito d'estate sugli alpeggi onsernonesi (fig. 1).

Alcune convenzioni tra Intragna e Loco per la *calla della neve* – la prima conosciuta è del 1728, l'ultima fu stipulata nel 1824 – provano che il transito era garantito anche durante l'inverno. I due comuni, appartenenti a comunità vallerane diverse, stipularono anche convenzioni per la manutenzione della strada nei rispettivi territori. Nel 1772 gli onsernonesi lamentavano che il tratto di Intragna era quasi impraticabile e si offrirono di finanziarne la riattazione. In cambio, due anni dopo Intragna s'impegnò alla manutenzione in perpetuo del proprio tratto (fino alla Val Scherpia) e la strada venne ristrutturata nel 1776. E' probabile che l'attuale sostanza risulti

da quel rifacimento, anche se le date «1881» e «1912» incise su pietre sembrano alludere a successivi interventi. Il percorso ha però origini remote e venne forse realizzato in due tappe successive per rispondere a esigenze di economia locale. Le Vose furono certo sempre collegate da un sentiero al nucleo principale di Intragna e quel tratto sarà stato costruito per primo. Quello terminale fu invece compiuto a partire da Loco, quando la pressione



Fig. 1: La mulattiera, qui all'entrata di Pila, è piacevole da percorrere per l'armonico inserimento nel terreno e il bel paesaggio che attraversa (foto Massimo Colombo).



demografica costrinse gli abitanti che esercitavano l'agropastorizia sul lato solatio della valle a espandere la loro attività anche sull'Oviga, il versante in ombra. Dovettero perciò gettare un ponte sull'Isorno, dapprima di legno poi, dal Cinquecento o dal Seicento, di pietra. Il bel ponte a schiena d'asino è stato distrutto dall'eccezionale piena del 1978 e oggi la mulattiera attraversa il fiume con una passerella in ferro. Così, una volta uniti, i due distinti tracciati con funzione locale diventarono strada di collegamento tra le valli e il piano (fig. 2).

La mulattiera, lunga quasi 7 chilometri, è di ottima fattura. Partendo dalla chiesa parrocchiale di Intragna, attraversa il villaggio fino all'oratorio del Sacro Cuore poi, strutturata a mezzacosta con muri di sostegno a secco, inizia la salita verso Pila; il fondo selciato, in parte con grosse piode e formato a scalini, è largo quasi due metri. Su questo tratto si trovano già quattro cappelle e l'ultima, a Pila, è dotata di un portico sotto cui si transita: con le tre cappelle che ancora s'incontrano fino all'oratorio di Vosa appartenevano a una *via crucis*, ora frammentata, costruita dopo il 17° secolo (fig. 3).

Fino a Vosa di dentro (già in territorio di Loco, ma nel passato abitata da gente d'Intragna) la mulattiera pro-

Fig. 2 (a sinistra): Nella salita verso Pila il selciato è stato costruito per durare nel tempo; le grosse pietre laterali e gli scalini lo bloccano in modo adeguato, conferendogli la necessaria robustezza (foto Massimo Colombo).

Fig. 3 (a destra): L'attraversamento dei piccoli nuclei disseminati lungo il percorso offre scorci particolarmente suggestivi, come in questo passaggio coperto a Pila (foto Massimo Colombo).

segue più o meno pianeggiante mantenendo quasi inalterata la sua ricca morfologia, in un bel paesaggio sovrastante i dirupi che cingono l'incassato letto dell'Isorno. Al selciato si alternano ora tratti con fondo in terra o in roccia e, in concomitanza dei piccoli nuclei delle Vose, ai muri di sostegno si avvicinano lunghi muri di cinta che impedivano al bestiame l'entrata nei coltivi. In questo tratto esposto, sono stati sistemati otto tombini, quattro canalette trasversali e un ponticello ad arco in sasso per il deflusso dell'acqua (fig. 4).

Scendendo verso l'Isorno, la struttura della mulattiera si fa più povera. Il selciato diventa sporadico e prevale il fondo in terra; i muri di sostegno, ormai discontinui, in



Fig. 4 (in alto): Nella zona delle Vose sono stati costruiti molti muri di cinta per proteggere campi e frutteti dai danni che vi potevano arrecare le bestie (foto Massimo Colombo).



Fig. 5 (in basso): I lunghi tratti di muro che incanalavano il traffico sulla strada delle Vose segnalano la sua importanza per la transumanza del bestiame. Oggi il bosco ha invaso i terreni dove forse un tempo cresceva la segale (foto Massimo Colombo).

alcuni punti raggiungono i 3 metri d'altezza. Prima del fiume si incontrano ancora due cappelle; quella dell'Oviga è dotata di portico. Nel Settecento, sulla *strada delle Vose* le cappelle porticate erano sei e offrivano rifugio ai viandanti sorpresi dai temporali o un gradito luogo di sosta ai contadini, in genere donne, che trasportavano pesanti carichi con gerli o cadole. Con alcune cappelle, sono ora scomparse anche le croci in ferro o in legno che ancora all'inizio del secolo scorso segnalavano gli incidenti mortali avvenuti sulle impervie rive dell'Isorno (fig. 5).

Passato il fiume, la mulattiera risale a Loco ripida e in serpentina, sostenuta nei tornanti da muri a secco: fino all'oratorio di Niva si ritrova un bel selciato.

Bibliografia

Regolatti, Lindoro: Il Comune di Onsernone. Lugano 1934.

Maggetti, Luigi: Memorie storiche del comune e delle terre d'Intragna, Golino e Verdasio. In: Bollettino storico della Svizzera italiana. Bellinzona 1886, 1887.

Carta Nazionale 1:25 000, foglio 1312 «Locarno».

La «Strada del Sosto»

Completata la rete stradale cantonale, a partire dalla metà dell'Ottocento il governo ticinese si concentrò sull'ammodernamento della rete secondaria, destinata a garantire i collegamenti tra i comuni. Molti di questi, situati nella profondità di impervie valli, erano raggiungibili unicamente solo grazie a faticose e precarie mulattiere. Uno sforzo enorme, che obbligò ingegneri e operai a superare difficoltà spesso superiori a quelle incontrate nella costruzione delle strade cantonali. La via che passa attraverso la gola del Sosto ne è un vivo e stupefacente esempio.

Il percorso che da Biasca si addentrava nella Valle di Blenio, giunto ad Olivone si biforcava: in direzione ovest proseguiva per il Passo del Lucomagno, in direzione nord si addentrava nella strettissima gola del Sosto, solcata dal fiume Brenno, ne seguiva il versante orientale e raggiungere la Val Camadra e il Passo della Greina. Questo collegamento garantiva i rapporti con gli abitati di Campo Blenio e di Ghirone e nel Medioevo ebbe una certa importanza, se non commerciale almeno militare, come sembrerebbero testimoniare i resti di una torre circolare, d'età presumibilmente longobarda, situati nei pressi di Campo Blenio e di un castello, detto di Brescia, che si trovava all'imbocco della gola.

Se poco sappiamo, comunque, dei trascorsi strategici di questa via, più note sono le vicende che riguardano il

suo uso locale. Sappiamo, infatti, che i contadini di Semione, villaggio situato all'imbocco della Valle di Blenio, avevano acquistato l'alpe di Diesrut, in territorio grigionese, oltre il Passo della Greina. Durante i loro stagionali spostamenti, i semionesi dovevano affrontare un viaggio che durava più di due giorni per raggiungere con il bestiame il loro alpeggio: una transumanza rituale la

Fig. 1 e 2: L'aspetto della strada del Sosto durante il periodo invernale evidenzia le difficoltà che si dovevano affrontare negli spostamenti (a sinistra). Spesso diventava necessario, come nel rigido inverno del 1950-51, scavare delle vere e proprie gallerie nella neve (a destra; Vicari, Valle di Blenio).



Fig. 3 (in alto): Una rara immagine della metà del '900 che documenta i rischi del traffico automobilistico lungo questa strada (Vicari, Valle di Blenio).



Fig. 4 (in basso): Il tratto di strada che precede l'ingresso nella gola (foto Massimo Colombo).

cui pratica si protrasse per circa seicento anni. Dai documenti sappiamo che il comune di Olivone concedeva ai pastori di pernottare sul proprio territorio esattamente all'ingresso della gola, che era più prudente affrontare con la luce del giorno. Il transito, infatti, era molto complicato e rischioso. Data la natura della gola, interamente esposta a frane e cadute di sassi, gli incidenti, anche tragici, erano frequenti e spesso si lamentava la perdita di

capi di bestiame. Persino la comune pratica della consegna della posta, in tempi a noi più vicini, diventava avventurosa e frequenti erano le lamentele del funzionario preposto a causa dei pericoli corsi sia da lui che dalla sua cavalcatura, della quale ogni tanto se ne enunciava l'accidentale morte. Durante il periodo invernale i collegamenti venivano quasi completamente interrotti a causa della neve e dei ghiacci e le comunità di Campo Blenio e Ghirone vivevano lunghi periodi di completo isolamento. Anche la regolare manutenzione di cui era oggetto risolveva i problemi solo temporaneamente e l'onerosità degli interventi costituiva un peso sulle povere comunità montane. I semionesi, cui ne spettava gran parte della cura, tentarono spesso di sottrarsi ai loro doveri o eseguirono i lavori al risparmio, provocando inevitabili proteste.

I valligiani si rivolsero regolarmente alle autorità cantonali invocando una strada migliore, ma le difficoltà tecniche da affrontare erano rilevanti. Solo verso la fine dell'Ottocento si trovò la soluzione al problema. Data l'impossibilità di realizzare una strada sicura lungo il vecchio tracciato, si decise di spostarlo in sponda opposta, fendendo la viva roccia del massiccio della Töira che qui ha delle pareti perfettamente verticali.

La realizzazione del progetto, elaborato nel 1888 dall'ingegner Ferdinando Gianella, si mostrò immediatamente difficoltosa. La natura del luogo, pressoché inaccessibile, rese impossibile uno studio preliminare più dettagliato e di conseguenza si dovette procedere a consistenti modifiche del tracciamento originario nel corso





Fig. 5 (in alto): La strada è stata realizzata incidendo la verticale parete rocciosa del massiccio della Töira. I parapetti divelti in primo piano sono la chiara testimonianza della costante e pericolosa caduta di massi (foto Massimo Colombo).

Fig. 6 (in basso): Un tratto della strada, con un tombino in sasso, all'ingresso della gola (foto Massimo Colombo).



stesso dei lavori: venne aumentato il numero delle curve per modificare le pendenze, le rientranze furono maggiorate per creare gallerie più riparate in quanto la roccia si dimostrò più friabile del previsto. Le modifiche apportate comportarono, logicamente, ritardi nel completamento dell'opera e un notevole aumento dei costi che alla fine furono di 134575 franchi, una somma consistente per l'epoca.

Terminata nel 1891 e realizzata a suon di mine, la strada segnò il definitivo abbandono della vecchia mulattiera della quale, per il prolungato abbandono e per i danni provocati dalla natura, non resta praticamente traccia.

Con le nuove esigenze dettate dall'aumento del traffico automobilistico, nel 1907 furono apportate delle migliorie: il raggio delle curve venne ampliato, il fondo allargato e selciato. Ma il nuovo manufatto non risolse tutti i problemi viari: scavata in pareti di roccia praticamente verticali era soggetta a cadute di massi dall'alto e, durante i mesi invernali, veniva completamente sommersa da nevi e ghiacci tanto che i collegamenti con Campo Blenio potevano essere ripristinati solamente scavando vere e proprie gallerie nella compatta massa nevosa (fig. 1–3). Nonostante le difficoltà, la strada del Sosto rimase in uso fino alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso quando, in seguito alla realizzazione della galleria stradale tra Olivone e Campo Blenio per i lavori di costruzione della diga del Luzzzone, venne abbandonata dal traffico automobilistico. Oggi questo stupendo e impressionante oggetto è stato integrato nella rete escursionistica, ma nel percorrerlo si sente ancor un profondo senso di inquietudine (fig. 4–6).

Bibliografia

Bolla, Guido: La storia di Olivone. Bellinzona 1931.

Torelli, Luigi: Il Lucomagno e l'Abbazia di Disentis. Torino 1853.

Vicari, Mario: Valle di Blenio. Bellinzona 1992.

Il Piottino

La via del San Gottardo deve affrontare in Leventina la gola del Piottino, un ostacolo il cui superamento pone ardui problemi. Fino alla metà del Cinquecento la gola fu aggirata dall'alto, con due diverse mulattiere, poi venne affrontata direttamente sul fondovalle e in seguito è stata attraversata mediante trafori. Nel ristretto spazio tra Faido e Rodi, ben otto tracciati si intersecano presso il Dazio Grande e consentono di ripercorrere la storia della viabilità lungo tutto l'arco del passato millenio.

1. La mulattiera contadina

L'esistenza di una prima mulattiera al Piottino è tramandata dalla tradizione e attestata da un documento del 1311 relativo alla manutenzione in zona Bolla, presso Pianaselva. Attraversava il fiume Ticino a Faido con un ponte in legno e saliva ripida e tortuosa al maggengo di Pianaselva, dove sorgevano la sosta (*Antico Dazio*) e una torre. Proseguiva pianeggiante, attraverso una zona umida che la rendeva di difficile manutenzione, passava la Piumogna con un ponte in legno (ricostruito in sasso, forse nel Seicento) e giungeva a Cornone, scendendo poi a Rodi passando davanti alla chiesa di Prato.

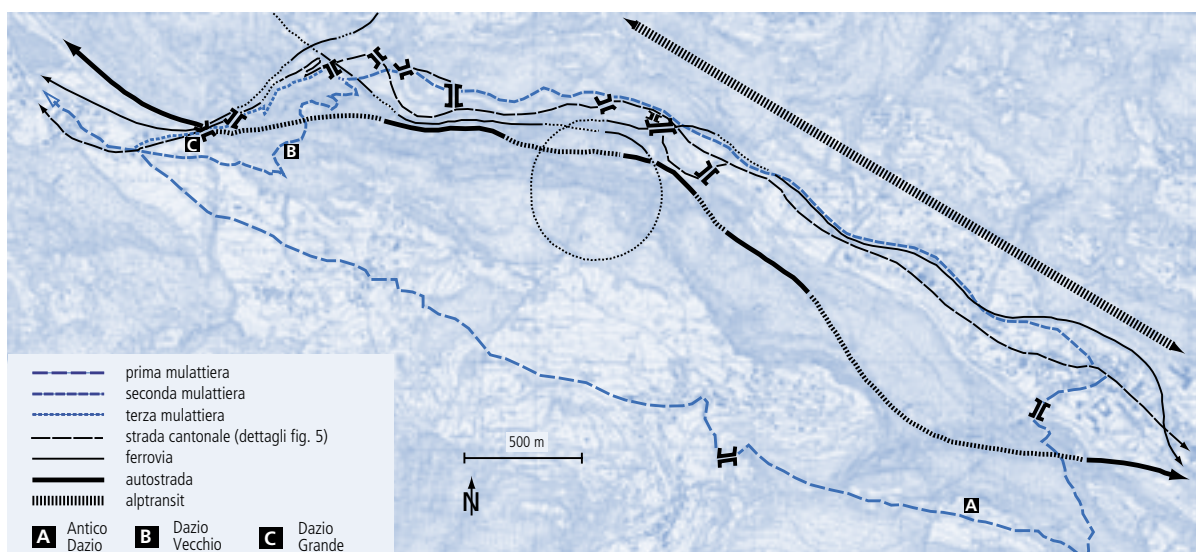
Anche se parte di un itinerario commerciale che stava diventando importante, la mulattiera era ancora uno scomodo tracciato contadino poco adatto ai trasporti su grande distanza; lunga circa 7 chilometri, richiedeva quasi tre ore di percorso. Secondo le usanze del *trasporto a*

tappe, i somieri di Faido, dopo essersi sobbarcati il ripido tratto iniziale, a Pianaselva consegnavano le merci a quelli di Prato.

2. Il primo tracciato commerciale

La strada venne migliorata nel periodo del dominio dei Visconti in Leventina. Attorno al 1350, fu costruita la mulattiera che da Faido seguiva la sponda sinistra del Ticino fin oltre le Fontanelle, dove il fiume era attraversato con il nuovo ponte in sasso *della Vicinanza di Faido*; saliva quindi al monte Piottino (dove fu costruita la nuova sosta, il *Dazio Vecchio*) per poi scendere a Morasco. Lungo circa 6 chilometri e di minor dislivello, il tracciato era percorribile in due ore.

Fig. 1: I tracciati del Piottino





La miglioria danneggiò i somieri di Prato, che si videro ridotta della metà la tappa di trasporto (*longerio*), di conseguenza anche i guadagni. Ciò provocò disordini e una lunga controversia che si concluse nel 1396, quando vennero tacitati con 600 lire terzole.

La realizzazione di un tracciato più adatto al commercio segnala l'aumento dei traffici al San Gottardo. I Visconti e gli Sforza favorirono il traffico commerciale tramite accordi daziari con gli Svizzeri e resero più sicura la strada, con decreti contro il brigantaggio e disposizioni ai funzionari per far rispettare alle Vicinanze l'obbligo di manutenzione. Fu introdotto il *trasporto diretto*; i somieri che conducevano le merci *da lago a lago* (Flüelen–Maggadino) pagavano il pedaggio (*forletto*) alle Vicinanze per la manutenzione stradale (fig. 2).

3. La mulattiera urana

Appena acquisito l'esclusivo dominio sulla Leventina, gli urani sistemarono la via del San Gottardo: a metà del Cinquecento violarono la gola del Piottino con una mulattiera fatta *per forza di mine, e spaccature, e poggiata a poderose muraglie* che, con i successivi interventi alla Biaschina e allo Stalvedro, abbreviò i tempi di percorrenza.

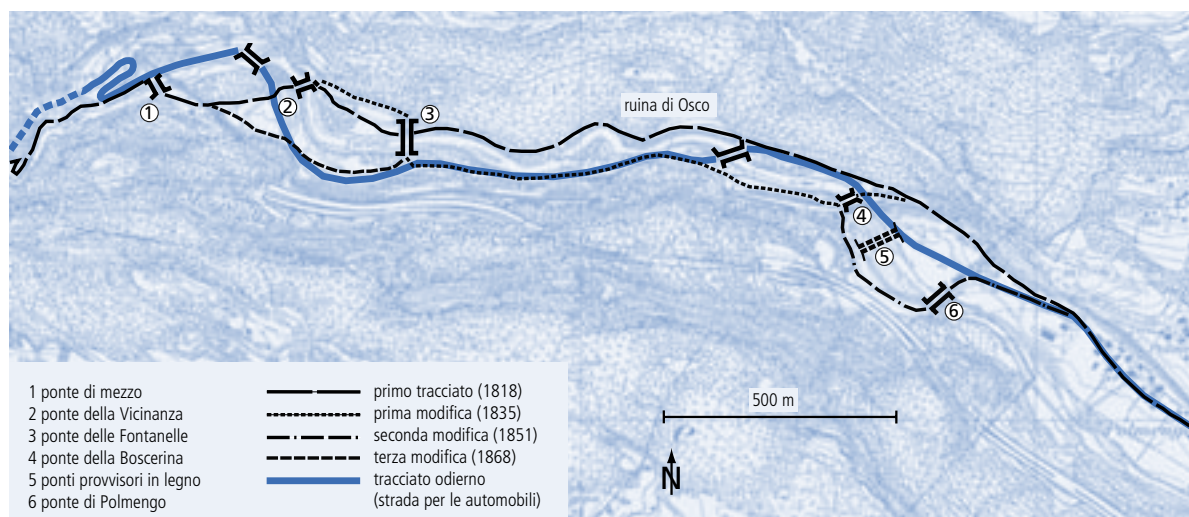
Dopo Faido la nuova mulattiera seguiva il tracciato della precedente e lo abbandonava poco oltre il *ponte della Vicinanza* per riattraversare il fiume sul nuovo *ponte di mezzo*; si inoltrava poi nella gola da cui usciva, dopo due impervi tornanti, con due ponti per giungere al *Dazio Grande*, costruito nel 1561. I ponti erano in sasso e nella

Fig. 2 (in alto): L'unica raffigurazione del *ponte della Vicinanza* lo mostra ormai in rovina attorno al 1820, davanti a quello costruito da Francesco Meschini per la strada cantonale (archivio dell'autore).

Fig. 3 (in basso a sinistra): La mulattiera urana aveva fondo selciato e parapetti in muratura (disegno di Peter Birmann 1780; Museo della comunicazione, Berna).

Fig. 4 (in basso a destra): I recenti lavori di restauro della strada cantonale dentro la gola hanno riportato alla luce un bel tratto selciato della mulattiera urana (foto Giorgio Bellini).





gola il fondo era selciato. Il nuovo tracciato, di pendenza più regolare, veniva percorso dai somieri in un'ora e mezza (fig. 3 e 4).

Il governo urano ridefinì le condizioni del traffico sui due versanti, con nuove disposizioni per il *trasporto diretto*. Grazie a miglioramenti eseguiti anche a nord del valico, il San Gottardo diventò uno dei maggiori itinerari del traffico transalpino. Sul fondovalle la strada era più sicura e i trasporti più celeri: ora bastavano 9 ore per andare da Biasca ad Airolo, sulla primitiva *strada francesca* ne occorrevano almeno 12.

4. La strada cantonale

Nel 1818, la carreggiabile nella gola riutilizzò i ponti e il tracciato della mulattiera urana; con un fondo in ghiaia largo 4 metri, conservò i due stretti tornanti scomodi ai carri. Nel 1822 crollò il vecchio *ponte di mezzo* che fu sostituito da quello, oggi in disuso, progettato da Meschini. Dopo la piena del 1834, la strada fu ricostruita (con i due ponti superiori, in legno fino al 1880) e poi migliorata, anche se restarono i difetti originari. In inverno era esposta alla caduta di blocchi di ghiaccio; Pasquale Lucchini propose un traforo per evitare la gola, ma il progetto non venne accolto (fig. 6).

Tra Polmengo e il *ponte della Vicinanza* (dove Meschini costruì un nuovo ponte per i carri), la carreggiabile pativa le insidie del fiume e la caduta di massi dalla *ruina di Osco*: un'inutile galleria di protezione in legno, rifatta più volte, nel linguaggio popolare diventò la *gabbia dei matti*. L'alluvione del 1834 impose una costosa modifica di tracciato, che evitava la ruina di Osco con due ponti, alla Boscerina e alle Fontanelle. Quella del 1839 distrusse il *ponte della Boscerina* e un tratto di strada in sponda destra, poi ricostruito in posizione sopraelevata, con ponti provvisori in legno. Per trovare un punto d'appoggio,

Fig 5 (in alto): I tracciati della strada cantonale tra Polmengo e la gola.

Fig. 6 (in basso): La strada cantonale aveva fondo in ghiaia e parapetti di legno, più tardi in muratura. Nella foto d'inizio Novecento, alcuni turisti posano sulla strada rinnovata, sotto il semiarco in roccia che segna l'entrata della gola (archivio dell'autore).





Fig. 7: Dopo quasi un secolo dalla prima proposta di Pasquale Lucchini, la strada evitò finalmente la gola, con due tornanti che la portano all'altezza della galleria. Il fondo in dadi fu sostituito da asfalto nel 1938 (archivio dell'autore).

Pasquale Lucchini deviò il corso del fiume e nel 1851 costruì il bel *ponte di Polmengo*, che resiste ancora. L'alluvione del 1868 cancellò il *ponte delle Fontanelle* e richiese una terza modifica di tracciato (fig. 5).

Ora pochi carratori conducevano una maggiore quantità di merci, apparvero le diligenze, i somieri sparirono dalle strade commerciali e gli speditori sostituirono le antiche corporazioni di trasporto.

5. La ferrovia del Gottardo

I lavori per il traforo ferroviario Göschenen-Airolo iniziarono nel 1872 e dieci anni dopo fu messa in esercizio la ferrovia del Gottardo. La grande opera occupò migliaia di operai, quasi tutti italiani. Per superare il dislivello tra Alta e Media Leventina, al Piottino vennero realizzate due gallerie elicoidali.

Ora bastavano venti minuti per andare da Faido a Rodi e la forza del vapore centuplicò il volume di merci, trasportate in 16 ore da Basilea a Milano. Scomparvero le diligenze e anche i carratori furono espulsi dai trasporti su lunga distanza. La ferrovia creò altre possibilità di lavoro, nell'industria (cave di granito, polo di Bodio) e nel turismo (alberghi a Faido).

6. La strada per le automobili

Nella prima metà del Novecento, l'automobile conquistò la strada e le carreggiabili ottocentesche furono adattate alle nuove esigenze di velocità, carico e sicurezza. Per eliminare un passaggio a livello, nel 1929 venne ricostruito il tratto da Polmengo all'entrata della gola, con due nuovi ponti. Nel 1934 la strada abbandonò la gola, grazie alla costruzione della galleria in roccia e un nuovo ponte presso il Dazio Grande (fig. 7).

In parte le merci, trasportate con autocarri su lunga distanza, ritrovarono la via della strada e un numero sempre maggior d'automobilisti visse l'ebbrezza di una nuova libertà, che svanì negli anni '60 nel tormento degli ingorghi in un cantone trasfigurato dalla *società dei consumi*.

7. L'autostrada

Per fronteggiare l'enorme incremento di traffico, le autorità federali misero a punto un vasto piano per la costruzione di strade nazionali. Attraverso i trafori e i viadotti dell'autostrada, dal 1983 l'automobilista supera senza vederla la gola del Piottino in meno di un minuto.

Oggi quasi 10 milioni di veicoli transitano annualmente per la galleria autostradale del San Gottardo; insieme alla ferrovia gli autocarri concorrono a trasportare 20 milioni di tonnellate di merci.

8. L'Alptransit

Con un traforo di 57 chilometri tra Amsteg e Bodio, la nuova ferrovia veloce attraverserà la Leventina sfiorando la gola del Piottino. A Polmengo, dove visite guidate al cantiere già permettono un viaggio nel futuro, sarà realizzata una stazione multifunzionale.

Bibliografia

Bellini, Giorgio: Le vie storiche al Piottino. Documento di lavoro IVS. Berna 1990.

Bellini, Giorgio: Il passo del San Gottardo e le strade in Leventina. In: Atlante dell'edilizia rurale in Ticino. Locarno 1995.

Valle Leventina: 379–391.

Planzer-Stadler, Hans: Zollstation und Gasthaus Dazio Grande in Morasco. Separatabdruck aus «Der Geschichtsfreund» Stans 1995, 148.

Quando la sapienza contadina diventa struttura

I ponti rurali in Ticino

Oltre ad essere un manufatto di pubblica utilità, il ponte è storicamente rivestito di un significato simbolico che rappresenta il superamento di insormontabili ostacoli e l'unione tra due spazi separati. Nell'immaginario popolare il ponte acquista un ruolo altissimo tanto da entrare nel mito. Basta pensare ai numerosi *ponti del diavolo*, distribuiti un po' ovunque nelle regioni dell'arco alpino, gettati su impressionanti gole e realizzati con sapienti e complesse tecniche la cui costruzione non viene attribuita all'uomo ma a forze soprannaturali.

Data la particolare orografia delle terre ticinesi, disegnata da innumerevoli corsi d'acqua che hanno profondamente marcato il paesaggio, concepire una via di collegamento efficiente senza ponti è praticamente impossibile. La creazione di un ponte è un evento che richiede la presenza di una solida struttura politica e comunitaria, dotata anche di mezzi finanziari.

Nella politica viaria, la costruzione e la manutenzione di un ponte è sempre stato un aspetto attentamente ponderato e molto impegnativo. La potente società romana, ben fornita sia di economie che di capaci tecnici, ha lasciato ai posteri straordinari manufatti distribuiti un po' ovunque sul territorio europeo. Per le terre ticinesi, povere e poco popolate, salvo future smentite dei ritro-

vamenti archeologici, non si registra la loro presenza. Nella nostra antichità i ponti erano rari e gli attraversamenti dei fiumi venivano effettuati preferibilmente a guado. Spesso il fondo di questi veniva selciato (come nel caso della Breggia in Valle di Muggio) o consolidato con la posa di una sorta di passerelle di legno (sul fiume Ticino in prossimità di Iragna e di Biasca), per renderlo più stabile. Nei casi in cui la portata d'acqua era abbondante e costante si gettavano funi o catene cui venivano attaccati delle zattere o dei traghetti. E' questo il caso del fiume Maggia dove il collegamento tra Locarno e Ascona era garantito grazie ad un *navetto* rimasto in funzione fino alla prima metà dell'Ottocento. Per corsi d'acqua minori si segnala il caso di Corcapolo, dove l'attraversa-

Fig. 1: L'unico arco superstite dell'antico *pons regalis de aquilo*, in Valle di Blenio, nella sua forma ottocentesca: un tempo sul fiume Brenno ed ora relitto a cavallo di una strada di campagna (foto Massimo Colombo).





Fig. 2 (in alto): Sulla *Lesgiùna* venne costruito il primo ponte cantonale. Il manufatto, progettato dall'ingegner Meschini nel 1807, seppur non utilizzato da lungo tempo si conserva ancora in ottimo stato (foto Massimo Colombo).



Fig. 3 (in basso): Uno dei due ponti di Giornico che uniscono l'isola alle sponde del Ticino, costruito presumibilmente nel '600 (foto Massimo Colombo).

mento della Melezza, ancora fino al 1774, avveniva per mezzo di una catena.

Nei casi in cui venivano costruiti dei ponti, il materiale utilizzato era essenzialmente il legno: più facile da reperire, meno costoso da mettere in opera e facilmente rimpiazzabile in caso di danni. Nelle vallate più profonde, dove anche il legname era un bene prezioso, si sa di strutture che venivano rimosse in occasione delle piene dei fiumi. Anche i documenti medievali giunti sino a noi riguardano manufatti in legno. La pietra era utilizzata solamente per la costruzione delle pile di sostegno e rari erano ponti interamente «in vivo».

Il più antico documento pervenutoci sul tema risale al 1205 e riguarda il *ponte de xamina*, in Valle di Blenio, oltre la gola del Sosto, costruito sulla strada che conduceva al passo della Greina: un ponte in legno la cui manutenzione spettò, fino al 1888, alla comunità di Semione.

Un prezioso documento del 1335 elenca tutti i ponti posti sulle strade maestre la cui manutenzione incombeva ai comuni delle terre ticinesi, dipendenti allora dalla città di Como. Qui, oltre alla denominazione di ogni singolo manufatto ne viene specificata anche la struttura, che è generalmente in legno.

In legno era anche il noto *pons regalis de aquilo* che nel 1305 è oggetto di una lite tra i comuni della media Valle di Blenio per la fornitura dei tronchi di larice che ne costituivano la struttura. Il ponte venne parzialmente ricostruito in sasso solo nel 1460. In legno erano anche il ponte di Motto, nei pressi dell'antica chiesa di San Pietro, e dell'Orino a Malvaglia, entrambi in Valle di Blenio.

Fu solamente sotto il potere di Milano, un organismo politico dotato di grande forza, e grazie al considerevole sviluppo dei traffici commerciali, che iniziò un processo di ricostruzione dei principali ponti in pietra. A questo periodo vanno assegnati ponti famosi, come quello sulla Moesa e quello della Torretta sul Ticino (per i quali vennero spese, nelle cronache dell'epoca, numerose parole d'elogio), il ponte della *Lesgiùna*, a nord di Biasca e probabilmente altri manufatti lungo i principali assi.



Fig. 4: Il notevole arco del *Ponte Nuovo* di Intragna sul fiume Melezza, all'imbocco delle Centovalli (foto Massimo Colombo).



Il Cantone Ticino, tuttavia, pullula di ponti in sasso, dalle dimensioni più disparate, disseminati nelle sue valli. La maggior parte di questi sono stati costruiti da anonime mani in date difficili da precisare. E' certo che durante la reggenza degli svizzeri vennero fatti, tra il Cinquecento e il Seicento, numerosi sforzi per migliorare le strutture viarie. Possiamo attribuire a questo periodo la ricostruzione di ponti importanti lungo la via del San Gottardo, come quelli di Giornico o quelli nelle gole della

Biaschina e del Piottino. Ma l'attività di rinnovamento interessò anche le valli secondarie. Del 1578 è il *Ponte Nuovo* di Intragna sul fiume Melezza che, con la sua armonica ed ampia campata e forse il più bello di tutto il cantone; seicentesco è pure il noto *ponte di Laü*, lungo l'antica mulattiera che conduce in Val Malvaglia.

La datazione di molti di questi manufatti rurali, in assenza di documenti, è decisamente ardua in quanto le tecniche costruttive si sono mantenute pressoché inalte-

Fig. 5 (in alto a sinistra): La snella sagoma del *ponte di Laü* sulla mulattiera che da Malvaglia si addentra nella valle (foto Massimo Colombo).

Fig. 6 (in alto a destra): Il *ponte delle Balme* in territorio di Dongio, sopra Motto. La foto non consente di percepire le sue reali dimensioni: l'arco è ampio 3,5 metri, i parapetti sono alti 30 centimetri e la larghezza non supera il metro e mezzo (foto Massimo Colombo).

Fig. 7 (in basso): Il ponte agricolo in Val d'Ambra sul Riale di Bri, in località Cassinone: un moderno esempio d'impiego di materiali e tecniche tradizionali (foto Massimo Colombo).





Fig. 8 (in alto): L'attuale forma del cosiddetto *ponte dei salti*, ricostruito nel 1961 (foto Massimo Colombo).

Fig. 9 (in basso): Questa silografia di J. Weber (del 1884) riproduce il *ponte dei salti* di Laverizzo sulla Verzasca. Si può notare l'assenza dell'arco di destra, crollato e sostituito da una passerella in legno (Archivio di Stato del Cantone Ticino, Bellinzona).



rate per secoli. Due esempi sono, in questo caso, illuminanti: il piccolo *ponte delle Balme*, costruito sul promontorio che sovrasta l'abitato di Motto, in Valle di Blenio, ritenuto antichissimo e di conseguenza «romano», ha

effettivamente una struttura non databile se non fosse per alcuni documenti che ne rimandano la costruzione al 1838; un altro caso è il *ponte del Cassinone*, in Val d'Ambra, la cui struttura è di stampo assolutamente tradizionale e la cui data di costruzione risale addirittura al 1917.

Terminiamo questa succinta rassegna con un caso assolutamente particolare: il cosiddetto «ponte dei salti» di Laverizzo. Questo elegante manufatto composto da due archi che attraversano il fiume Verzasca, definito anch'esso popolarmente «romano» in ragione della sua antichità, è con ogni probabilità il ponte più fotografato di tutto il Ticino. Ebbene, nella sua forma attuale è stato ricostruito riutilizzando i resti di un più antico manufatto solamente agli anni sessanta del secolo scorso: quasi il simbolo della continuità di una tradizione.

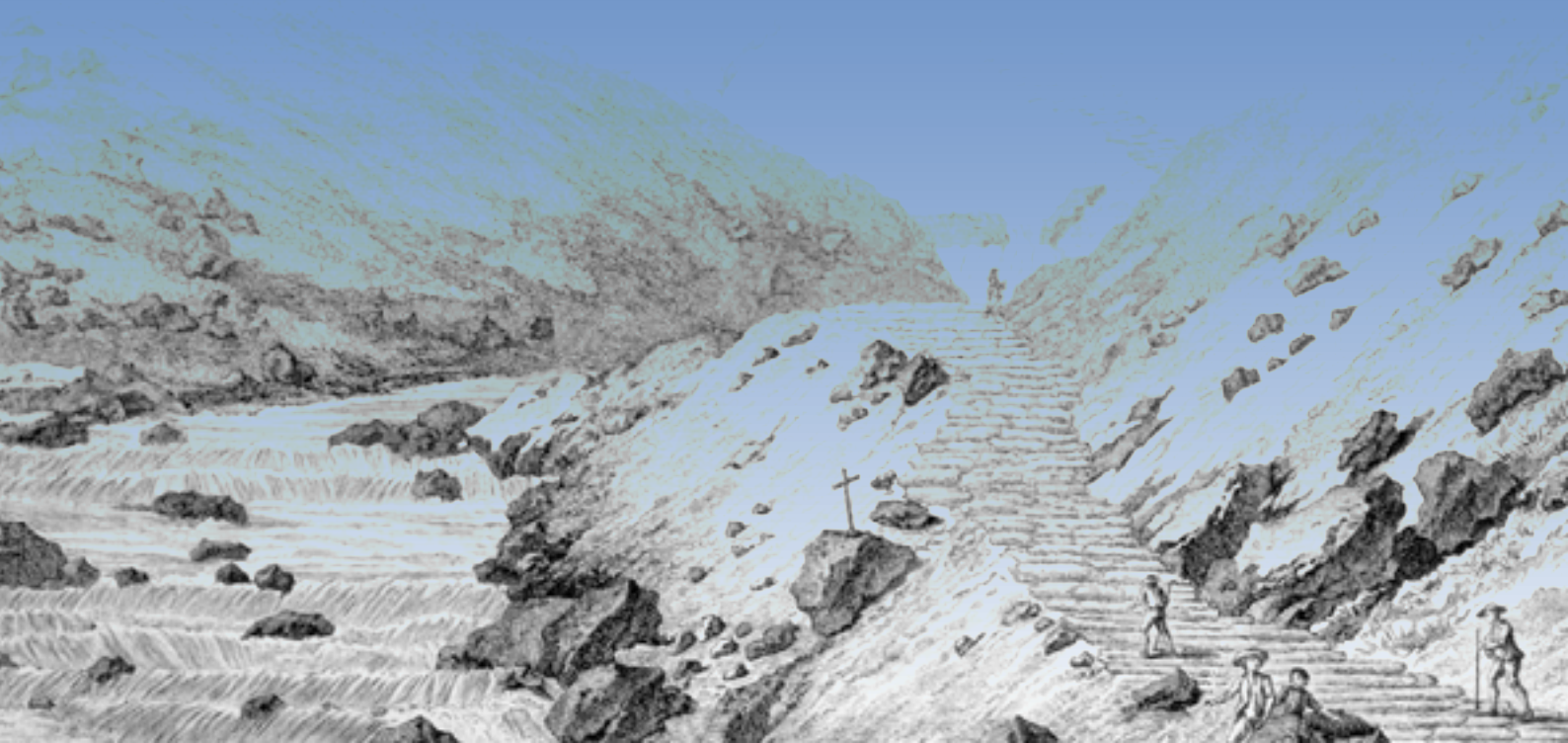
Bibliografia

- Centro Studi Romei:** De Strata Francigena. Ponti, navalestri e guadi. La via francigena e il problema dell'attraversamento dei corsi d'acqua nel medioevo. Firenze 1998.
- Coppola, Giovanni:** Ponti medievali in legno. Bari 1996.
- Fumagalli, Enrico; Merisio, Pepi:** Civiltà dei ponti. Roma 1997.
- Mesqui, Jean:** Les pont en France avant le temps des ingénieurs. Paris 1986.
- Mondada, Giuseppe:** Ponti della Svizzera italiana. Losone 1981.

L'inventario

A partire dagli anni Sessanta del XX secolo, il nostro paesaggio culturale è stato sottoposto a radicali trasformazioni. L'edilizia, pubblica e privata, unitamente alla creazione di infrastrutture per la soddisfazione dei sempre maggiori bisogni di mobilità della nostra società, hanno provocato interventi a causa dei quali sono state compromessi soprattutto gli elementi più delicati del paesaggio. In questo contesto, numerose vie storiche sono state distrutte.

E' per questi motivi che la Confederazione, nel 1984, ha conferito il mandato di creare l'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera IVS. I compiti e lo scopo dell'IVS sorpassano però ampiamente l'ambito della pianificazione del territorio nel suo senso stretto.



L'IVS nel Cantone Ticino

L'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera IVS è un repertorio delle vie storiche in Svizzera e dei supporti del traffico ad esse legati. E' stato realizzato in applicazione dell'art. 5 della Legge federale sulla natura e il paesaggio (LPN) e completa la serie degli altri inventari federali: quello degli abitati meritevoli di protezione (ISOS) e quello dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP).

L'IVS è il primo inventario di questo tipo realizzato al mondo.

L'IVS è stato elaborato su mandato della Confederazione. L'inventario completo per tutta la Svizzera si è concluso alla fine del 2003, dopo vent'anni di sforzi. Una volta terminata la consultazione nei Cantoni, il Consiglio federale metterà in vigore l'IVS. I compiti e gli scopi dell'Inventario sono molteplici:

- Costituisce uno strumento vincolante per gli uffici della Confederazione ed è a disposizione dei cantoni e dei comuni come strumento per la pianificazione.
- Offre una preziosa base per lo sviluppo del turismo dolce. Le vie storiche svolgono un ruolo particolare nella rete dei sentieri pedestri ed escursionistici.
- Costituisce la base per un'ampia attività di ricerca scientifica nell'ambito della storia del traffico e per gli studi sulla mobilità.

Il metodo e il prodotto

Per gli inventari istituiti sulla base dell'art. 5 della LPN, la Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio prevede la classificazione degli oggetti secondo tre categorie di importanza: nazionale, regionale e locale. Questa classificazione si attua tenendo conto da un lato del ruolo storico svolto da una via di comunicazione, dall'altro della sua sostanza morfologica, cioè della qualità delle strutture di una via storica ancora rinvenibili sul terreno.

Solo le vie di comunicazione storiche di importanza nazionale trovano posto nell'inventario federale. L'Atlante topografico della Svizzera, meglio noto come carta Siegfried, completato alla fine del XIX secolo, costituisce il limite cronologico per le strade incluse nell'inventario. Dopo un'analisi selettiva, distinta dalla classificazione richiesta dalla LPN che si applica in un secondo tempo, la

rete delle vie storiche repertorate sulla base della cartografia storica viene verificata sul terreno e si procede al rilevamento sistematico della sostanza storica ancora esistente.

I rilevamenti sono la base della carta del terreno, che costituisce una parte della Documentazione IVS. Con il supporto degli studi storici già effettuati, degli antichi documenti e delle fonti iconografiche, viene valutata la funzione di ogni via di comunicazione. La ricerca storica e i risultati dei rilevamenti sul terreno vengono trasposti nella parte descrittiva della Documentazione IVS. Insieme, esse permettono di stabilire la classificazione LPN di ogni via di comunicazione inserita nella carta d'inventario. Estratti delle carte d'inventario e del terreno sono riprodotti sul risvolto del retro di copertina.

L'IVS nel Cantone Ticino

L'IVS nel Cantone Ticino è cominciato nel 1989 e si è concluso nel 2003. Data la complessità e diversità del territorio esaminato, la presentazione dei risultati dell'inventario è stata suddivisa in tre blocchi geograficamente omogenei: il primo (TI 1), comprendente il territorio delle valli superiori (Riviera, Blenio e Leventina) e del Bellinzonese, è stato pubblicato nel 1999; il secondo (TI 2), riguardante la parte meridionale del cantone (Luganese, Malcantone e Mendrisiotto), è stato pubblicato nel 2001; il terzo (TI 3), con il Locarnese e le sue valli, la Valle Maggia e il Gambarogno, nel 2003. I criteri utilizzati per determinare i percorsi, i tracciati e i segmenti e la definizione del loro valore, da un punto di vista sia storico che morfologico, si appoggiano sulla metodologia IVS.

La documentazione del blocco TI 1 è stata elaborata, sia per i rilevamenti sul terreno sia per la ricerca storica,

da Giorgio Bellini e Massimo Colombo. Tra il 1989 e il 1992, per gli aspetti riguardanti l'indagine sul terreno l'IVS si è avvalso del contributo di una ventina di collaboratori e collaboratrici, reclutati nell'ambito di programmi occupazionali organizzati con il sostegno del Soccorso Operaio Svizzero (SOS). I successivi blocchi (TI 2 e TI 3) sono stati interamente elaborati da Massimo Colombo che ha anche rivisto e corretto l'insieme delle carte del terreno e d'inventario.

Nell'ambito dell'applicazione dei risultati raccolti dall'inventario, nel Cantone Ticino l'IVS ha promosso, sempre in collaborazione con il Soccorso Operaio Svizzero, due programmi occupazionali per il restauro di vie storiche nel comprensorio del Parco della Breggia; ha inoltre partecipato al restauro della strada cantonale nella gola del Piottino, realizzato dalla Fondazione Pro Media Leventina grazie ad un contributo dell'Heimatschutz.

L'IVS è stato anche sollecitato in diverse procedure di consultazione, promosse dall'Ufficio cantonale dei beni culturali (UBC), in particolare per i casi di revisione dei piani regolatori comunali, oppure per preavvisi e prese di posizione relativamente a domande di costruzione, rifacimenti o restauri di opere stradali. In applicazione della Legge federale sui percorsi pedonali, che prevede l'inserimento, quando possibile, delle vie storiche nei percorsi destinati allo svago, l'IVS è stata consultata in merito alla ripianificazione della rete escursionistica cantonale. Nell'ambito dello sviluppo di collaborazioni transfrontaliere promosso dalla Comunità Europea, unitamente a diverse istituzioni territoriali (enti turistici e regioni di montagna) l'IVS ha coordinato per il territorio ticinese un progetto cartografico Interreg II. Nello stesso tempo ha fornito il suo contributo alle ricerche e alla divulgazione delle tematiche stradali.