

Strade e ponti

I giudizi contrastanti sul governo dei Landamani concordano almeno su un punto: l'incremento notevole dato in quegli anni alla costruzione della rete stradale: 118 chilometri di nuove strade cantonali e altrettanto e più si dica per quelle così dette circolari. Il Franscini nel 1840, quando gli irosi giudizi sul Quadri cominciarono a dar segno di maggior oggettività, ebbe a dire: «Riguardo alle passate amministrazioni dal 1814 al 1830 io non credo che siasi fatto solo del male; fu fatto anche del bene e molto; non fossero che le strade è certo che furono esse un gran beneficio».

È però subito da dire che la costruzione della strade carrozzabili cantonali ebbe inizio già nel luglio 1804, intesa come attuazione delle decisioni di massima prese a più riprese dal Piccolo e dal Gran Consiglio e con le quali, tra l'altro, si stabilirono: il tracciato della «strada maestra», cioè di quella «che dal confine di Chiasso passando per Lugano e Bellinzona s'inoltra all'estremità del nostro territorio sul San Gottardo»; le sue più importanti ramificazioni in direzione di Ponte Tresa, Magadino e Locarno; un primo importo dei costi per l'avvio dell'impresa (circa L. 26.000.—), che poi comportò spese più consistenti.

All'inizio del 1815 circa la metà delle opere stradali previste era già diventata una bella realtà, pur tra il mormorare dei paesani non tutti inclini alle novità, preoccupati della spesa pubblica e indispettiti davanti alla forzata espropriazione di loro «coltivi» e casupole. Infatti, fino a quel momento erano stati condotti a termine o portati perlomeno bene innanzi i lavori relativi al tratto della «strada maestra» da Chiasso sino a Melide, anzi sin poco oltre (escluso il grande ponte che sarà costruito soltanto negli anni 1844-1847) e da Lugano sin quasi ad Airolo. Inoltre, le ramificazioni da Lugano a Ponte Tresa e da qui a Lamone (Ostarietta) — Taverne; da Cadenazzo a Vira Gambarogno, da Bellinzona a Locarno (sponda destra).

Rimanevano quindi nel 1815 da terminare i lavori di rifinitura e di completamento riguardanti i tratti da Melide a Lugano, da Giornico ad Airolo; da intraprendere, la costruzione di quest'altre strade: Arbedo-Lumino (confini con il Cantone Grigioni); Locarno-Pontebrolla-Cevio-Peccia (km 38); Locarno-Ascona; Biasca-Malvaglia-Olivone (km 23); Airolo-Valico del San Gottardo — confini con il Canton Uri (km 17). Per quanto concerne la costruzione del tronco stradale del ponte sulla Moesa al limite con il Canton Grigioni, della quale si occuparono perfino la Dieta federale, le autorità del Piemonte, di Milano e di Vienna, si veda il commento che accompagna la tavola IX.

L'opera più grandiosa e ardita per quei tempi fu la strada del San Gottardo, costruita tra il 1827 e l'inizio del 1831. «Monumento di perpetua lode»: scrive il Franscini, pur commentando con parole aspre i presunti o reali mercanteggiamenti o favoreggiamenti al momento degli appalti.

Ne assunse i progetti e l'esecuzione l'abilissimo ingegnere Francesco Meschini di Alabardina (Piazzogna), al quale fu concessa perfino la speciale gratificazione di 150 luigi d'oro. La somma pattuita per l'esecuzione dell'opera era di Lire 1.650.000.—; fu ri-



54. Ponte della Traversa (restaurato in acciaio saldato). W. Baccaboni.



53. Tronconi della strada del San Gottardo. 1827 (restaurato in cemento saldato).

Tav. XVI



55. Ponte grande sul San Gottardo. 1830.

56. Tronco stradale (lunghezza saldata). ca. 1825.

dotta di Lire 150.000.— al momento dei contrasti sorti nella fase dei consuntivi. È da notare che il Meschini era contemporaneamente membro del Consiglio di Stato, anzi, per circa un biennio, Landamano. Dove, in questo caso e in occasione di altri appalti pubblici, il sospetto e i giudizi espressi non soltanto dal Franscini. Con tutto ciò si spiega anche il malizioso giudizio popolare: *i strad dal Tisin j'é meschin, sassòs, poc bei e custòs*, ove è evidente l'allusione agli ingegneri più in vista a quei tempi: Francesco Meschini, distintosi già nella costruzione del grande ponte sulla Maggia tra Solduno e Ascona subito però distrutto dall'alluvione del 1817; Carlo Sassi di Casima ininterrottamente membro del Gran Consiglio e ispettore cantonale delle strade nonché ingegnere delegato al quale furono pure affidati molti dei lavori stradali; Giulio Pocobelli (1766-1843) di Melide pure membro del Consiglio di Stato, attivo in gioventù nel Piemonte, ove con il padre lavorò nella costruzione della strada sul Colle di Tenda, progettista della strada del San Bernardino e del bellissimo ponte — ora scomparso — sul Ticino tra Bellinzona e Monte Carasso (1813-15), pure operoso, con il Meschini chiamato a giudicare progetti e preventivi, nei lavori stradali sul Monte Ceneri. A questi nomi se ne dovrebbero aggiungere altri, almeno quelli dei

mendrisiesi Giovan Battista Rusca e Prospero Franchini che era capo del Genio civile di Como, poi direttore delle pubbliche costruzioni in tutta la Lombardia.

A ricordare l'opera più ardita e grandiosa del Meschini, il *popolo ticinese* nel 1935 fece collocare sulla casa nativa dell'artefice una lapide con la seguente iscrizione: *In questa casa nacque / visse parte del suo tempo / e morì l'ing. architetto / Landamano / Francesco Meschini / Fra le sue grandi opere d'arte / progettò e costruì / la strada che valica il / S. Gottardo / aperta al traffico nel 1830. / 1762-1840.*

Il Meschini fu allievo, a Milano, del Piermarini e dell'Albertolli, il quale, tra l'altro, gli richiese con successo il rilievo dei disegni del teatro della Scala. Nei pressi di Pavia, nel 1796, diresse la costruzione di un ponte per il passaggio delle truppe napoleoniche; dal generale in capo ricevette l'offerta di occupare il posto di ingegnere nelle truppe del genio. A Mantova progettò e diresse la costruzione dell'Ospedale, di alcuni palazzi e di varie fortificazioni. Dall'Accademia di Parma ebbe una medaglia d'oro per il progetto della Zecca. Fu pure molto attivo in costruzioni di opere stradali nei cantoni di Uri, Soletta e Lucerna.

Purtroppo è anche da dire che le nuove strade non rimanevano immuni da grossi pericoli: aggressioni a mano armata (coltel-

li, pugnali e armi da fuoco) erano tutt'altro che infrequenti e non soltanto nelle gole delle alti valli o sui valichi, bensì pure in posti non molto discosti dagli abitati.

Accanto ai lavori per la costruzione della rete viaria cantonale ne fervevano altri di notevole impegno e intensità, quelli cioè per eseguire le così dette «strade circolari» o «di circolo», più modeste per larghezza se confrontate con le prime, pure atte però al transito dei «carri a quattro ruote» trainati dai buoi, da pariglie di cavalli e dai muli. Fecero allora la loro prima apparizione le alte carrette a due ruote indicate dal Frascini con il termine di «barre» o con quello di «galiott» nella parlata dialettale.

Si mirava, insomma, a rendere agevoli anche le comunicazioni fra il centro del villaggio e le grosse frazioni discoste, fra comune e comune spesso in maniera da permettere un comodo allacciamento con la strada principale.

I promotori di tali imprese erano i circoli, donde il termine di strade circolari, e i comuni.

Dal 1816 innanzi si infoltiscono nei verbali delle sedute del Gran Consiglio le relazioni sulle discussioni e sulle decisioni riguardanti tale materia. D'accordo di costruire altre strade oltre quelle cantonali, a condizione però che circoli e comuni assumano le spese per le necessarie espropriazioni e prestino allo Stato la somma prevista per le sole opere di costruzione: è, ad esempio, la risposta data il 19 giugno 1816 alla gente della Valle di Muggio, decisa a dotarsi di una simile necessaria comodità. Di regola, le decisioni erano prese caso per caso. I comuni anticipavano le spese; lo stato ne restituiva poi l'importo nel termine di una decina d'anni, aggiungendovi l'interesse del 5%. Nel biennio 1818-1819, secondo Antonio Galli, furono in tal modo spese Lire 755.203 (pari a fr. 539.421).

Più chiara, ma di tendenza più restrittiva, riuscì la Legge del 1. luglio 1820 («Disposizioni in punto alle strade di circolo») rispecchiante parte dei decreti emanati in precedenza: «indennizzazione dei fondi e dei caseggiati occupati e danneggiati» a carico dei comuni e da versare agli interessati nel corso di quattro anni; costruzione della strada circolare a carico dello Stato, «sempre che i circoli e i comuni petenti offrano in prestito allo Stato le somme stabilite»; manutenzione della strada in perpetuo «dall'epoca del collaudo fatto dall'ispettore — delegato» pure a totale carico dei comuni. Negli anni successivi, nel 1824 ad esempio, lo Stato, per carenza di mezzi finanziari, cominciò a porre qualche limite nell'accettazione dei progetti e nel fissare importi massimi per quanto riguardasse la sua partecipazione alle spese.

Furono i comuni del Mendrisiotto e del Luganese i primi e in cospicua misura a darsi le belle e comode strade circolari. Per non fare che qualche esempio, cito quelle di Sarno (1821), della Val di Muggio (1820-22) e, per venire al Luganese, quelle del Malcantone e il tratto tra Taverne e Tesserete (1822).

Piuttosto scarso il risultato nel Sopraceneri, tanto che intere vallate, come la Verzasca, le Centovalli, l'Onsernone, la Rovana, la Morobbia, la Val Bedretto dovettero continuare a far capo alle viottole «difficili, strette e orride» com'erano rimaste da tempi remoti, trasportando le mercanzie sul basto dei muli e degli asini e, più spesso, sulle povere martoriolate spalle dei paesani. È ancora da rilevare come durante i tre lu-

stri dei quali si sta discorrendo l'idea dell'imposta cantonale diretta — introdotta soltanto nel 1855 e oggi colonna portante fra le entrate dell'erario pubblico — rimaneva soluzione impensabile per risolvere i problemi delle pubbliche finanze. Quindi, le spese per i grandi lavori stradali erano pagate soltanto attingendo alle imposte indirette sul sale, vino e grani; inoltre si utilizzava il ricavo da: pedaggi, «pontaggi», «portaggi», «rivature» (tasse per ottenere il permesso di approdare con barche mercantili), «forletti», dazi (notevoli quelli percepiti al Monte Piottino, ad Airolo) pur entro i confini del Cantone. Contro alcuni di tali balzelli giungeva assai spesso in Gran Consiglio la protesta dei poveri carrettieri. Nel 1822 erano per esempio, ancora percepiti i seguenti pedaggi al ponte di Biasca: «per ogni cavallo da mercanzia indigeno di Leventina, soldi 18; per ogni capo di bestie bovine, buoi, vacche, vitelli indigeni, soldi 18; per ogni capo di bestie bovine, buoi, vacche, soldi 2; per ogni soma di formaggio indigeno, soldi 16».

In uso era il sistema degli appalti, dal quale lo Stato riteneva di poter trarre profitti, ma, ahimé, non era immune da contrattazioni motivate da deplorabili interessi personali. Ai proventi indicati era ancora da aggiungere quello dell'appalto del servizio postale («corriere delle lettere») concesso ai cantoni di Lucerna e di Zurigo. E altro ancora: tasse giudiziarie e di cancelleria; tasse sul bollo, sul controllo dei pesi e delle misure, sul gioco del lotto e così via.

Il continuo susseguirsi di valli e di valloncelli che contraddistingue la natura del no-

stro paesaggio, la necessità di tracciare la strada cantonale in maniera che servisse villaggi disseminati al di qua e al di là del fiume, o evitasse la roccia a picco o la morena infida, la frequenza e l'intensità delle alluvioni richiedevano naturalmente un grande numero di solidi ponti di sasso.

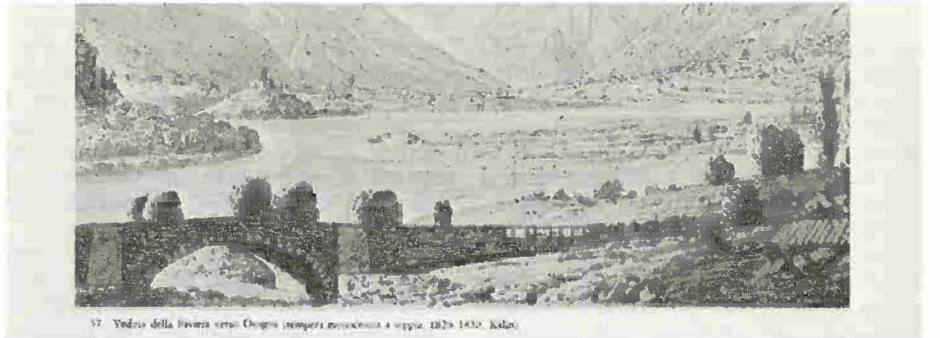
Quasi tutti con il trascorrere degli anni furono poi abbandonati o sostituiti da altri, ora di cemento armato, rispondenti alle nuove esigenze del traffico fattosi via via sempre più intenso e veloce, così come i ponti del primo Ottocento erano andati sostituendo molti di quelli antichi a schiena d'asino, dei quali ci è rimasto un bellissimo esemplare sulle acque del Ticino a Giornico. Il Frascini nella sua *Svizzera italiana* ne ricorda alcuni di quelli del periodo dei Landamiani. Quello, ad esempio, sulla Maggia tra Locarno e Ascona: «10 pile molto alte e 11 arcate di metri 18, arcate e spalle che formavano un rettilineo di 311 metri; appena a compimento fu distrutto dall'alluvione e subito ricostruito; tra l'una e l'altra volta venne a costare dieci mila luigi».

Altro a Cevio: «assai bello, di tre archi, ciascuno de' quali di 22 metri di luce; fu danneggiato più volte», ma subito veniva poi rimesso in sesto.

Di piacevole fattura erano gli estradossi degli archi a pietra scoperta, i frangiflutti addossati alle pile, pure di blocchi bene lavorati, e i parapeti fatti di grossi lastroni collocati verticalmente.

Ricordi di quella prima rete viaria sono, tra l'altro, molte vecchie stampe rimasteci, cinque delle quali stanno riprodotte sulla tavola.

Tav. XVII



57 Veduta della fessura verso Osogna (tempera monocroma a seppia, 1828-1832, Kälin).

54) L'antica strada del San Gottardo percorsa anche da turisti provenienti da più parti d'Europa, vista nei pressi del ponte della Tremola (Airolo) alla vigilia dei lavori previsti per la costruzione della nuova strada. Incisione su acciaio, mm 135 x 191.

Scritte: a sinistra in alto *Drawn by W. Brockedon*, in mezzo *London Nov. r 1827. Published for the Proprietor, by Rodwell, Bond Street*, a destra *Engraved by L.C. Vanahl*, al centro *Ponte Tremola* e sotto *Printed by M.o Quenn* (copia presso l'Archivio cantonale). Da *Illustrations of the Passes of The Alps by Wich Italy communicates with France...*, London 1828.

55) Il ponte della Tremola lungo la via del San Gottardo e tratti di essa costruita dall'ing. Meschini negli anni 1827-1830.

Incisione su rame colorata, dimensioni alla lastra mm 160 x 126, autore ignoto. Scritta: *Der Kehlen der Gottardstrasse im Val Tremola* (Archivio cantonale).

56) Il ponte ormai al termine del Monte Piottino. Si scorge a sommo della salita una casa; dovrebbe trattarsi del Dazio Grande.

Litografia colorata, dimensioni alla lastra mm 152 x 90. Scritta: *Dazio grande an der Gotthard Strasse* (circa 1815, autore ignoto, copia presso l'Archivio cantonale).

57) Il ponte sul torrente della Valle di Arbedo («punto di Calanchito»), dal quale si osserva a destra del fiume Ticino il promontorio sul quale si scorgono la chiesina di San Carpofo e, dietro, alcune casupole di Gnosca; a sinistra del fiume, il cono di deteazione sopra il quale s'adagiano i due gruppi dei casolari di Claro. Tempera monocroma a seppia, mm 143 x 187 (1820-1830?).

Scritte: a sinistra *Kälin fec* (a penna), a destra *von Arbedo gegen Osogna* (Archivio cantonale).

58) Magadino sino al 1843 non era né comune né parrocchia autonoma, ma una delle frazioni di Vira. Era,

per ripetere le parole del Frascini, «il principale luogo di caricamento e di scaricamento delle merci per rispetto al lago...; l'aere però non vi è ben sano a causa delle paludi che si stendono a sopravvento». Il suo carattere di posto di traffico è richiamato non tanto dall'imbarcazione («navetto» era il termine nella parlata locale) lì ferma sulla riva, quanto piuttosto dall'aspetto delle case che erano in buona parte locande ed alberghetti, oppure magazzini e cantine, ove si riponevano mercanzie di vario genere.

Il resto del retroterra con le pasture, qualche poco di selve, di ronchi e di campetti, fan pensare ad altra attività, quella tradizionale, contadina, comune a tutto il paese, alla quale pur i Gambarognesi si dedicavano. Magadino era pure noto per i suoi stagni periferuali, ove pesca e caccia si praticavano in notevole misura.

Oggi il volto del luogo è assai diverso: nel 1845 sono state costruite la grande chiesa e la casa comunale ed altro; il pendio è stato tagliato in due dalla costruzione della linea ferroviaria, inaugurata nel 1882, che ha tolto al villaggio il suo primitivo carattere di luogo portuale.

Il profugo mantovano Giovanni Arrivabene ci ha lasciato un pregevole studio sull'*Etiat des travailleurs dans la commune de Magadino*, pubblicato a Bruxelles nel 1840 e ristampato nel 1977 in forma fotolitografica con opportuna prefazione di Giuseppe Martinola.

Incisione su rame a colori, mm 320 x 435. Scritte: a sinistra *Beretini Gaet. dis.*, a destra *Carol. Lose inc. eser.*, al centro *Veduta di Magadino sulla riva sinistra del Lago Maggiore*, più sotto *Milano, presso il Frat. Bettalli Contr. del Cappello, N. ro. 4031* (Archivio cantonale).

Atti del Gran Consiglio del Cantone Ticino, 1814 e segg.

Antonio Galli, *Notizie sul Cantone Ticino*, vol. II, Bellinzona 1937.