

Le vie storiche al Piottino

Documento di lavoro

Giorgio Bellini



Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS)
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra (IVS)

Utilizzazione della carta nazionale (p.9) della Svizzera
autorizzata dall'Ufficio federale di topografia il 26.9.1990

Piani (p.14/15, 23-26) riprodotti con il permesso della Direzione
federale delle misurazioni catastali del 7.9.1988

Copertina: Mulattiera del Gottardo con convoglio
di somieri presso il Dazio Grande.
Disegno a penna di Peter Birmann, 1780

© IVS Berna, 1990

Impressum

Editore: Inventario delle vie di comunicazione
storiche della Svizzera (IVS)

Stampa: Egger AG, graphische Betriebe, 3714 Frutigen

Autore/Redazione: Giorgio Bellini

lay-out: Hans Schüpbach
Montaggio: Roland Stutz

Tiratura: 3'000

Indirizzi: IVS, Finkenhubelweg 11, 3012 Berna
031/64.86.64

IVS TI, Via Ludovico il Moro 7, 6501 Bellinzona
092/25.21.01

Indice

Prefazione, prof. Pierangelo Donati,
Ufficio cantonale dei monumenti storici

Una necessità di conoscenza 4

Giorgio Bellini

Le vie storiche al Piottino

Introduzione	8
1. La "strada alta"	10
2. La strada di Piana Selva	10
3.1 La "strada romana"	13
Schizzo alle pagine centrali	14
3.2 La strada smarrita	16
4. La strada urana	18
5. La strada cantonale	23
5.1 Il primo tracciato (1820 - 1834)	23
5.2 Il secondo tracciato (1835 - 1839)	24
5.3 Il terzo tracciato (1843 - 1868)	25
5.4 Il quarto tracciato (1868)	26
5.5 I tracciati tra il ponte della Vicinanza e il Dazio Grande	26
Materiali consultati	27

Una necessità di conoscenza

Nel gennaio del 1989 venni coinvolto nella scelta del lavoro di rilevamento da far eseguire nell'ambito dell'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS), in relazione al programma presentato dal Soccorso Operaio Svizzero (SOS); in quell'occasione ebbi modo di insistere sulla necessità di intervenire con la raccolta dei dati, là dove i pericoli sono i più numerosi ed in territori dove sono in corso studi di più ampio respiro.

Fra i numerosi punti importanti delle vie di comunicazione del nostro cantone, il passaggio del Piottino mi è sempre apparso tra quelli in maggior pericolo per quanto riguarda la conoscenza e la conservazione della memoria dei tracciati stradali, modificati attraverso i secoli.

Non fu certo facile convincere i preposti a questo inventario della necessità di rilevare e documentare dei tracciati stradali in parte ancora in uso e questo perchè nel concetto di "via storica" viene compreso anche quello di antichità e poco peso si attribuisce invece ai tracciati recenti, siano questi ottocenteschi o dell'inizio del nostro secolo. La mia insistenza ad una ricerca sul tracciato del Piottino era determinata da due fatti: il primo la conoscenza della strada napoleonica del Sempione e di tutti i mutamenti recenti che la stessa ha subito nel giro di meno di cinquant'anni; il secondo legato ad una limitata conoscenza della situazione del Piottino, considerato un primo esempio ticinese, dove però l'incidenza degli ultimi cantieri autostradali sembrava aver per lo meno limitato, se non compromesso, la raccolta di dati sulla storia dei percorsi.

L'ostinatezza nel difendere le scelte è stata pagante e questo anche per chi ha dovuto procedere ai rilevamenti sul terreno ed all'acquisizione delle minime conoscenze documentarie, indispensabili per poter codificare i tracciati che si sono succeduti nel tempo.

Prima di accennare ai percorsi, val di ricordare come per questa indagine si può considerare come un primo risultato d'importanza quello di aver riportato alla luce la "perizia Meschini" che, nella sua definizione corretta, si intitola "Relazione dell'Ispettore dei ponti e strade dei Cantoni di Bellinzona e Lugano alla prima visita da lui fatta alle strade e ponti nella primavera del 1801"; chi ha rintracciato ed utilizzato questo documento ne ha potuto constatare la validità e la portata, non certo limitate al Piottino; è certezza acquisita che questa ispezione, minuziosa e concreta della situazione territoriale, fornirà la base per le altre ricerche che saranno da compiere nell'area cantonale.

Dal punto di vista di chi è preposto alla conservazione delle testimonianze del nostro passato dev'essere sottolineato il ritmo storico nella sua impostazione temporale più che nell'impostazione dei singoli tracciati perchè così viene messa nella giusta luce l'azione dell'uomo, sovente dimentico della storia, negli ultimi due secoli.

Per il Piottino si deve infatti constatare che, nonostante la presenza dei ruderi del Dazio vecchio, nel territorio del Comune di Prato Leventina, la gola venne sempre aggirata con percorsi alti e come solo nella metà del Cinquecento venne creato il passaggio, definito "strada urana", che obbliga il viandante a transitare nella gola. Questo tracciato è rimasto in uso fino

all'inizio del 1800 quando verso il 1820 venne definito quello della strada cantonale.

Verrebbe allora ingenuamente da pensare che dal 1820 alla costruzione della strada nazionale, la via che attraversa il Piottino non ha praticamente subito grandi modifiche se non nell'allargamento del campo stradale e nella rettifica delle curve. Questa ingenua deduzione è largamente contraddetta dai rilevamenti sul territorio, anche se basta una sommaria lettura del testo "I Lepon-ti" per poter rendersi conto della realtà: i riscontri nel terreno correlati alle informazioni documentarie mettono in evidenza quattro importanti modifiche del tracciato specie per il tratto che da Polmengo porta all'entrata della gola; è d'interesse annotare come le differenze siano concentrate nel problema a sapere se far passare la strada sulla riva destra o sulla riva sinistra del Ticino fatto di cui "l'uomo tecnico" non ha voluto tener conto. L'ultima alluvione ha però messo ancora una volta in luce questo particolare problema non direttamente connesso alla gola ma a quanto stà a valle della stessa: l'asportazione del tratto di strada cantonale nella regione di Polmengo è la concreta dimostrazione di come il tracciato tradizionale sulla sponda destra era logica conseguenza di esperienze acquisite dall'uomo con il trascorrere dei secoli.

Così vien fatto di constatare come per più di quindici secoli la gola del Piottino è stata aggirata dagli uomini che percorrevano la Leventina; per altri due secoli e mezzo essa aveva come perno la grande struttura urana comandata dal Dazio Grande e in poco più di un secolo il tracciato subisce ben quattro modifiche, tutte identificabili nel terreno, di cui una è imputabile alla costruzione della ferrovia del Gottardo.

Il lavoro svolto, di seguito presentato dagli operatori stessi, dimostra come l'inventario delle vie storiche corrisponda ad una necessità di conoscenza e non necessariamente ad un pio desiderio di conservazione.

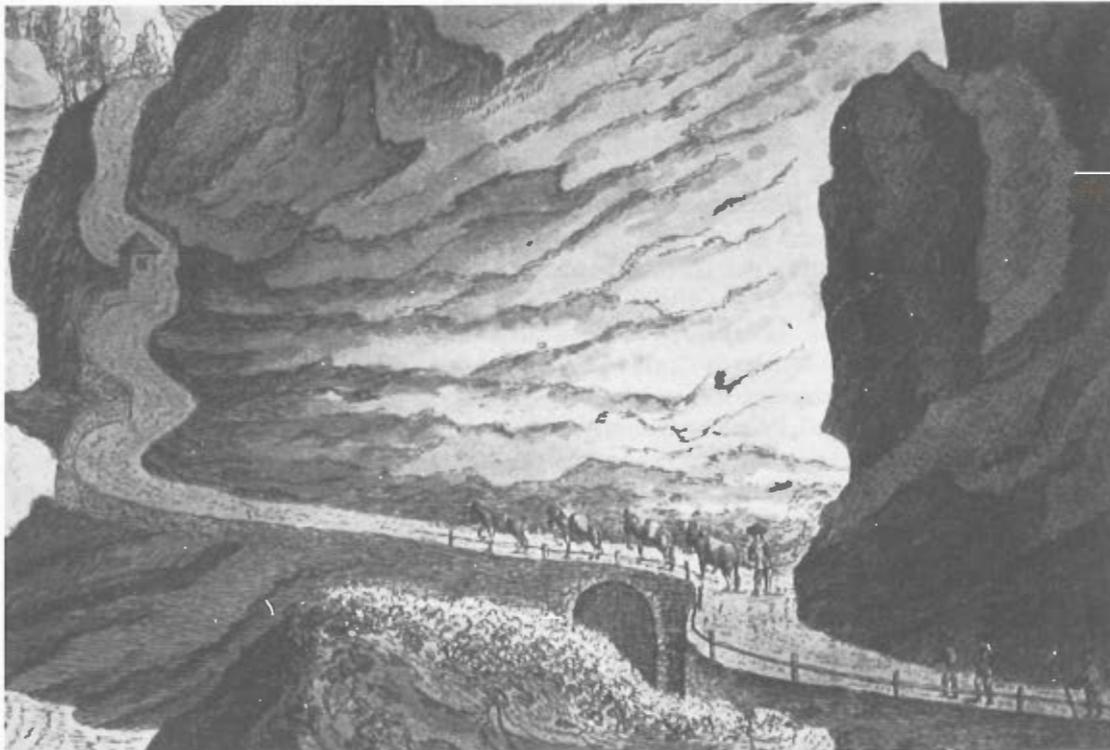
L'esempio del Piottino è illuminante per quanto attiene alla quantità di dati accumulabili e utilizzabili, magari anche dal punto di vista scolastico, per meglio conoscere il nostro paese nel momento in cui i transiti sono facilitati dalle vie di comunicazione del ventesimo secolo che grazie alle possibilità tecniche risulta essere il più distruttivo dei momenti storici considerati. L'augurio è che anche l'uomo fiducioso della tecnica e del progresso possa trovare il tempo per conoscere la storia delle vie di comunicazione che, specie nei passaggi difficili, è il frutto di una secolare esperienza di cui è quasi persa la memoria.

Bellinzona, 18 luglio 1990

Pierangelo Donati
Ufficio cantonale dei monumenti
storici



Le vie storiche al Piottino



A prima vista la strada urana (sopra) e quella cantonale (sotto) dentro la gola sembrano identiche. Ma sulla prima si poteva transitare solo a piedi o a cavallo, mentre sulla cantonale si viaggiava in diligenza.



Introduzione

L'importanza del San Gottardo quale collegamento tra la pianura lombarda e la Germania non ha certo bisogno di essere sottolineata. Sulla "via delle genti", si è già detto molto, ma diverse questioni rimangono tuttora irrisolte. Ciò è vero in particolare per le strade che sono state utilizzate in epoche diverse, dei cui tracciati si sa ben poco.

Per questa ragione l'IVS - su suggerimento del Dipartimento dell'ambiente ed in particolare dell'Ufficio cantonale dei monumenti storici - ha ritenuto necessario dare avvio ad una ricerca sui percorsi storici del versante meridionale del San Gottardo (quella sul versante settentrionale è già in fase avanzata).

Nei mesi di ottobre e novembre 1989 è stata quindi esaminata la zona tra Faido e il Dazio Grande, nel tentativo di individuare i resti dei vari tracciati che nel tempo hanno permesso di superare il non indifferente ostacolo costituito dal Monte e dalla gola del Piottino. La ricerca è avvenuta nell'ambito di un Programma di occupazione organizzato unitamente al Soccorso Operaio Svizzero (SOS): i rilievi sul terreno sono di Evianne Soldini, Andrea Salati e Giorgio Bellini.

La scelta del Piottino non è certo casuale. Si tratta, prima di tutto, del "nodo" stradale più interessante della rampa sud del Gottardo. Ancora oggi, chi sosta davanti al Dazio Grande è in grado di individuare, in uno spazio di 250 metri, sei diversi tracciati (dalla mulattiera all'autostrada) che coprono un periodo storico di almeno mille anni.

Inoltre, come ci informa Johann Conrad Fäsi (MARTINONI 1989:77),

"nei patti confederati tra Zurigo e i quattro cantoni primitivi, stipulati nel 1351, e poi ancora in quelli sottoscritti con Zugo, nel 1532, il Piottino è designato quale luogo di incontro ed estremo limite entro cui i Confederati devono recare reciproco soccorso, mobilitando i propri uomini".

Il Piottino quindi, più del Gottardo, confine tra "Svizzera" ed "Italia", come suggerisce, da un altro punto di vista, anche il Bonstetten verso la fine del 18. secolo (BONSTETTEN 1984:177-178):

"Più a monte, da Giornico a Dazio, si ha una zona di transizione tra l'Italia e le Alpi. Questa parte mediana dell'ampia valle alpina si snoda tra pareti squarciate, che si allungano in direzione obliqua rispetto ad essa. Quest'ultime si elevano in direzione di Dazio, tanto vicine l'una all'altra che gli spuntoni rocciosi sembrano zanne di fauci spalancate: entro la gola scorre precipitoso il Ticino, col suo corso alterno e sempre cangiante. Qui, tra queste lande pietrose, termina l'Italia; qui le cicale spariscono, qui scompaiono gli alberi già vieppiù radi di castagno; qui fanno la loro comparsa i larici, e persino gli abeti. A Giornico, ed in particolare a Faido, si osservano case in legno; più raramente ora i villaggi e le abitazioni sono sudici. Liberaticisi finalmente, all'altezza del Dazio, del labirinto delle rocce, ci si trova di botto trasportati in una valle alpina completamente svizzera".

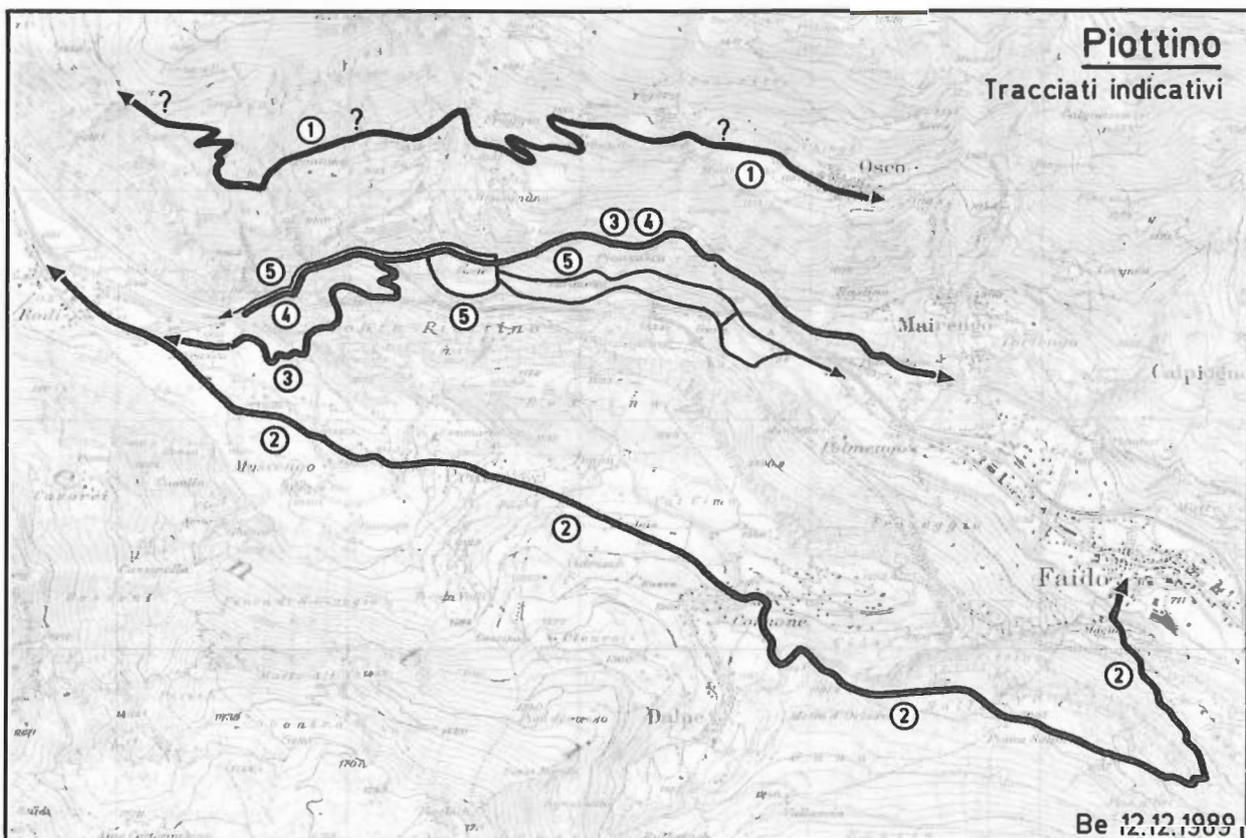
Il lavoro svolto in questi due mesi non può certamente essere considerato concluso. Si tratta di un primo passo nell'ambito di una ricerca aperta, che consentirà agli storici e agli operatori sul terreno un ulteriore approfondimento. Ci si accinge peraltro all'indagine di altri due importanti "nodi"

stradali leventinesi (Biaschina e Stalvedro) per poter giungere a conclusioni più complete e significative sullo sviluppo temporale delle diverse vie del Gottardo. Pur tenendo conto di questi limiti, i risultati raggiunti ci sembrano interessanti e meritevoli di essere presentati al pubblico anche se non in forma definitiva, come documento di lavoro.

Senza considerare la ferrovia e le strade costruite nel ventesimo secolo, sono sicuramente documentabili 4 percorsi di vie del Gottardo che nel passato hanno permesso di superare il Piottino a piedi o a cavallo e a partire dal 1820 anche in carrozza. Riferiamo poi brevemente di un quinto percorso, la cui storicità ci sembra però dubbia.

Questi percorsi, i cui tracciati sono riportati indicativamente sulla carta nazionale 1:25'000 (1252 Ambri-Piotta), sono i seguenti:

1. quello che corre, tra Corecco-Pollegio e Madrano-Airolo, a mezzacosta sul versante sinistro della valle, con diversi collegamenti intermedi verso i villaggi del fondovalle. Corrisponde grosso modo all'attuale tracciato della "strada alta".
2. quello che partendo dal ponte del Maglio di Faido, sale a Piana Selva e poi a Cornone (Dalpe), scendendo attraverso Prato fino a Rodi.
3. la cosiddetta "strada romana", che parte vicino al ponte detto della Vicinanza di Faido, sale al Dazio vecchio (di fronte al nucleo di Prato) e poi scende a Morasco, nei pressi del Dazio Grande (3.1); e il tratto di collegamento tra il ponte della Vicinanza e Faido (3.2).
4. la strada costruita dagli urani nel 16. secolo, la prima ad attraversare la gola del Piottino.
5. la strada cantonale nelle sue diverse varianti, costruita nel 19. secolo.



1. La "strada alta"

C'è chi ritiene questo tracciato la prima "via del Gottardo" in Leventina. Se da un punto di vista logico questa ipotesi sembra possibile, dobbiamo però dire che nella nostra ricerca non ci siamo imbattuti in documenti o riferimenti che la possano confermare. Rudolf Schinz, che percorre la strada urana nel 18. secolo, menziona il tracciato di Piana Selva e quello della "strada romana", ma sembra ignorare una possibile "strada alta" (SCHINZ 1985:316). Padre Angelico afferma che

"il passaggio nella parte superiore di Leventina ne' tempi antichi non praticavasi punto pella gola di Monte Piottino..., e neppure sul fianco sinistro poco discosto, ma sibbene passando per un ponte a Faido sulla destra del Ticino, e salendo al ripiano di piana selva..." (LEPONTI 1874:10-11).

Questo autore, generalmente attendibile per quanto riguarda le strade, esclude quindi esplicitamente l'esistenza di questo tracciato.

Stefano Franscini, dopo la menzione di quei due tracciati, aggiunge poi che,

"volendosi dar credenza alle tradizioni paesane",

converrebbe anche tener conto di un altro percorso praticato

"nella più remota antichità": "cansate avrebbe le vicinanze del Piottino, perciocchè sull'oriental lato, da Airolo avrebbe condotto a Bruggnasco, quindi ad Altanca, Ronco, Catto, Vigerà, Osco e Molare e di là a Prugiasco in Blenio, e giù a Biasca od Abiasco" (FRANSCINI 1987:III,194).

La menzione del Franscini, seppur al condizionale, non ci permette di escludere l'ipotesi di un'antica strada alta ma neppure ci consente di confermarla. Comunque, sembra che questo tracciato sarebbe in origine la risultante di collegamenti locali (tra i villaggi e i nuclei posti a metà montagna) che può essere stato utilizzato in seguito come via di transito verso il Gottardo.

2. La strada di Piana Selva

Il percorso parte dal ponte del Maglio (a Faido, nei pressi della cascata della Piumogna), risale le pendici della montagna sotto il Bosco Grande e poi continua, passando per Piana Selva, verso Cornone (frazione di Dalpe) scendendo quindi a Prato e Rodi (vedi schizzo alle pagine centrali, tracciato 2).

Quasi sicuramente si tratta del più antico tracciato ancora oggi visibile sul terreno. Non siamo in grado di dire quando si è cominciato a transitarlo e nemmeno, con sicurezza, quando è stato sostituito dalla "strada romana". Generalmente si ritiene che quest'ultima diventi transitabile nel Quattrocento, ma Renato Fransioli, riferendosi al Brentani, la fa risalire ai primi del Trecento e forse prima (FRANSIOLI 1967).

Anche in questo caso, si tratta in origine di un tracciato con funzione locale ed in quanto tale è stato utilizzato fino al 1910 (poi la costruzione di una strada forestale ne ha decretato l'abbandono).

A Piana Selva c'era l'edificio dell'Antico Dazio, ubicato vicino ad una torre alta una decina di metri (LEPONTI 1874:183-186; FAIDO 1985:64).



Ill.1:

Sulla mappa censuaria di Faido in scala 1:1000 (rilevata nel 1858 dal geometra Giovan Battista Barberini) compare ancora il toponimo "Antico Dazio", poi scomparso dalle carte più recenti. Forse la planimetria riprodotta indica l'ubicazione degli edifici del dazio, che in quell'anno viene definito "diroccato". Nel 1941, sui resti di quelle costruzioni, sono stati edificati gli attuali edifici agricoli.

Nella letteratura questo tracciato è spesso menzionato. Oltre ai già citati Schinz e Padre Angelico, si vedano in particolare FRANSIOLI 1985; FRANSIOLI 1967; FAIDO. Il Franscini, sempre riferendosi alle "tradizioni paesane", menziona una variante più antica

"che a vece di calare a Faido sul dorso occidentale della vallata avrebbe comunicato con Gribbio e con Chironico, e di là con Altirolo, membro della comunità di Giornico" (FRANSCINI 1987:111,194).

Riscontri sul terreno

Nel tratto in salita (fino a Cornone), questo tracciato anche se spesso interrotto o invaso dalla vegetazione è ancora ben visibile. Notevoli le cappelle segnavia, tutte orientate sul tracciato della mulattiera. Particolarmente interessante per i dettagli costruttivi, il tratto tra Piana Selva e Cornone dove si attraversa una zona umida (il toponimo è Bolle). Qui la mulattiera, parzialmente ancora selciata, è costruita a tratti su terrapieno e frequente vi è il ricorso a ponticelli fatti con una o due piode. Purtroppo questo piccolo gioiello viario sta lentamente scomparendo, per i

movimenti del terreno e l'espandersi della vegetazione: meriterebbe certamente un intervento di pulizia e restauro, tenuto conto anche del suo significato storico.

Nel tratto in discesa verso Rodi, prevalentemente in zona prativa, diventa meno visibile e si presenta per lo più come una traccia spesso interrotta che si può a malapena seguire solo con l'aiuto delle vecchie carte, le quali indicano uno sdoppiamento del tracciato tra Cornone e Prato. Fa eccezione il solo tratto sotto la chiesa di Prato, con la suggestiva piazzetta in cui un tempo si riuniva in maggio l'assemblea della Vicinanza, ancora ben delimitato da muretti a secco. Anche in questa zona le cappellette, purtroppo più rade, stanno ad indicare i punti di passaggio della mulattiera ormai scomparsa.

Una considerazione e un problema

Come si può vedere sullo schizzo alle pagine centrali, nel tratto in salita il tracciato della mulattiera e quello della strada forestale sono in parte adiacenti. Però, dove la mulattiera si fa ripida e tortuosa, faticosa, la forestale se ne distanzia, seguendo un tracciato più comodo per poi ritornare, dopo un tornante ad angolo acuto, ad avvicinarsi in prossimità di Piana Selva. In questo tratto la forestale è completamente franata in ben nove punti ed oggi è transitabile solo a piedi. Un esempio di come, nel corso del tempo, la tecnica di costruzione stradale si sia affinata ma nel contempo i costruttori hanno progressivamente perso la conoscenza delle caratteristiche fisiche dei luoghi.

Il quesito che proponiamo si pone a Piana Selva. Come si vede nello schizzo di dettaglio alle pagine centrali, sul terreno si riscontrano tre diversi tracciati di uno stesso percorso. Il primo (2.1), delimitato da muri a secco che impedivano lo sconfinamento degli animali nei prati e pascoli del maggengo, è oggi in parte cancellato dalla forestale che gli si è sovrapposta: è però chiaramente indicato, come unico tracciato, nella mappa censuaria di Faido e deve trattarsi della via di transito, che passava attraverso la porta del dazio.

Altri due tracciati (2.2 e 2.3) con struttura in via cava (indice del passaggio di bestiame), riscontrabili sul terreno ma non sulle mappe, portano direttamente nei prati, dove le loro tracce progressivamente scompaiono. Rimangono, vicino al punto dove si trovavano gli edifici del dazio, una croce di ferro (a) sopra un masso e un ponticello (b) sopra un ruscello; testimonianze di una strada che andava a ricongiungersi con il tracciato principale, immediatamente dopo la cappelletta superiore (c) del maggengo. Questa cappelletta è orientata verso la mulattiera di transito ma sulla sua facciata posteriore, cosa non usuale, è dipinta una croce; ciò rafforza l'ipotesi dell'esistenza di un tracciato che evitava il dazio (d). Questa situazione, oltre a mettere in evidenza la doppia funzione della mulattiera, pone agli storici un problema da risolvere: si faceva una differenza tra un traffico locale (esente da dazio) e un traffico di transito verso il Gottardo, sottoposto a dazio?

3.1 La "strada romana"

Anche se ovvio, giova ripetere che la denominazione di strada romana è impropria in quanto si tratta di una via costruita in epoca più recente. Il tracciato (annotato come "antica strada mulattiera" sui piani della Gotthardbahn) inizia poco sopra la ferrovia, non molto lontano dal ponte detto della Vicinanza di Faido, risale tortuosamente il fianco del Monte Piottino fino al punto dove si trova il rudere del Dazio vecchio e poi scende a Morasco (in territorio di Prato, nei pressi del Dazio Grande; vedi schizzo alle pagine centrali, tracciato 3.1).

Nella cronaca delle "vie delle genti" questo percorso rappresenta un'importante novità: non è più un collegamento locale ma, da subito, una vera via di transito concepita per il traffico del San Gottardo. E' stata costruita in un momento in cui il traffico era già molto importante, quasi sicuramente per decisione della "sovranità" e non dei vicini della valle. Ma a quale sovranità bisogna riferirsi? Abbiamo già detto delle discordanze sulla data di costruzione di questa strada: si va dal 1300 al 1400. Per l'alta Leventina, teatro del confronto-scontro tra urani e milanesi, quello è un periodo alquanto travagliato. La Leventina diventa definitivamente possesso urano (fino alla creazione del canton Ticino) nel 1441. Quindi gli urani potrebbero aver costruito la strada in quel periodo, e ciò confermerebbe l'ipotesi che fa risalire il tracciato alla metà del 15. secolo. D'altra parte sappiamo come i Waldstätten avessero unilateralmente esteso (perlomeno dal 1351) la loro zona d'influenza fino al Piottino, per cui è lecito pensare ad un'alta Leventina giuridicamente milanese ma già, di fatto, controllata dagli urani (ricordiamo che la loro prima "calata militare" è del 1331 e che già nel 1402 i leventinesi prestano loro un primo giuramento di fedeltà). Se avessero ragione il Fransioli e il Brentani, questa cosiddetta "strada romana" sarebbe in realtà una "strada milanese", concepita quale migliorata della strada del Gottardo dopo la costruzione del Ponte del Diavolo (intorno al 1230). Però, tenendo conto dell'instabilità politica e della stabilità del traffico commerciale, si potrebbe avanzare una terza ipotesi che vede le "forze economiche" (corporazioni di commercianti o di somieri?) all'origine della costruzione di questo tracciato. In attesa di un riscontro diretto, la sua datazione rimane problema di difficile soluzione. Per contro sappiamo che è stata abbandonata nella seconda metà del 16. secolo, ma che ancora nel secolo scorso è stata saltuariamente riutilizzata quando le piene del Ticino rendevano impraticabile la strada cantonale dentro la gola.

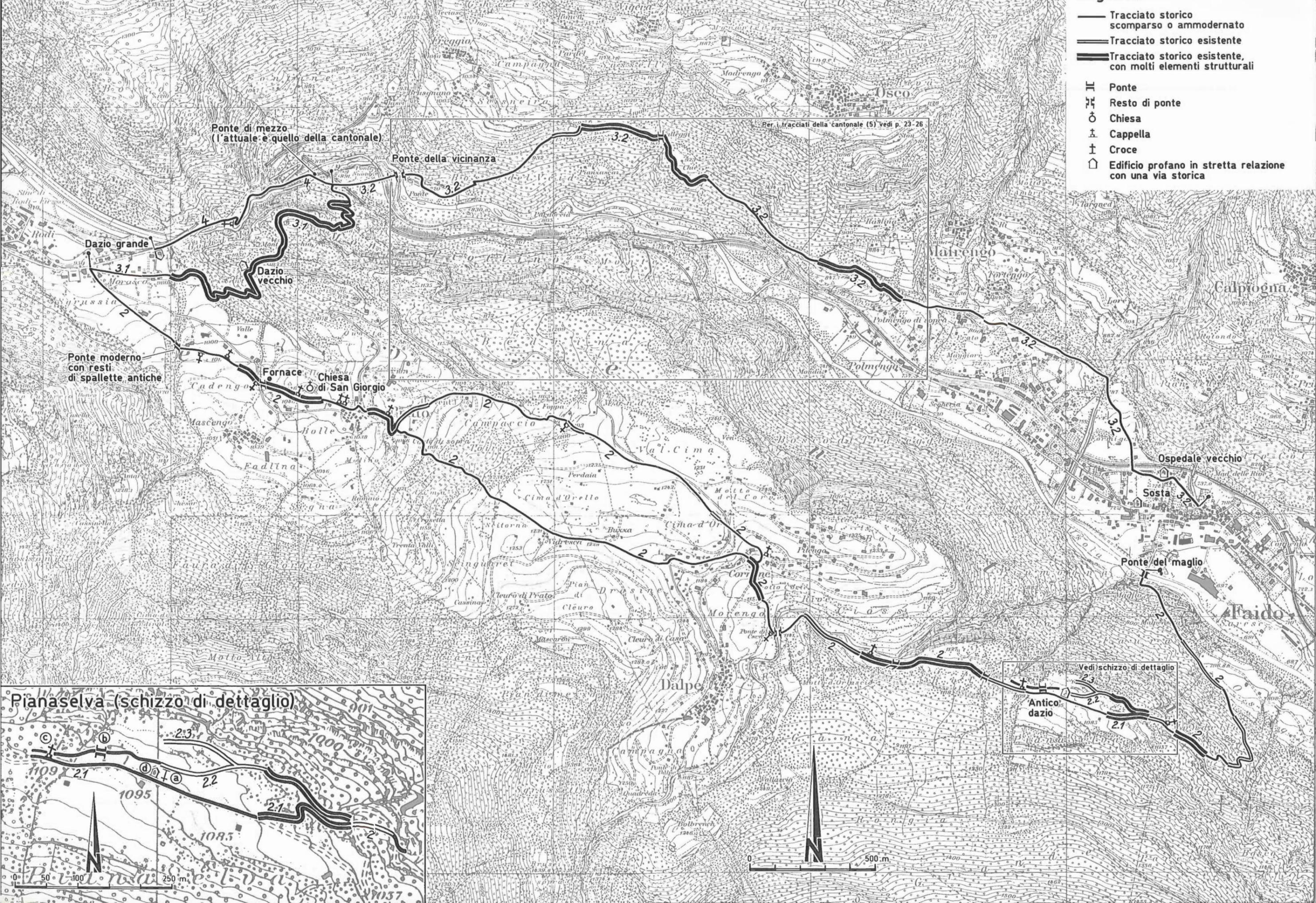
Riscontri sul terreno

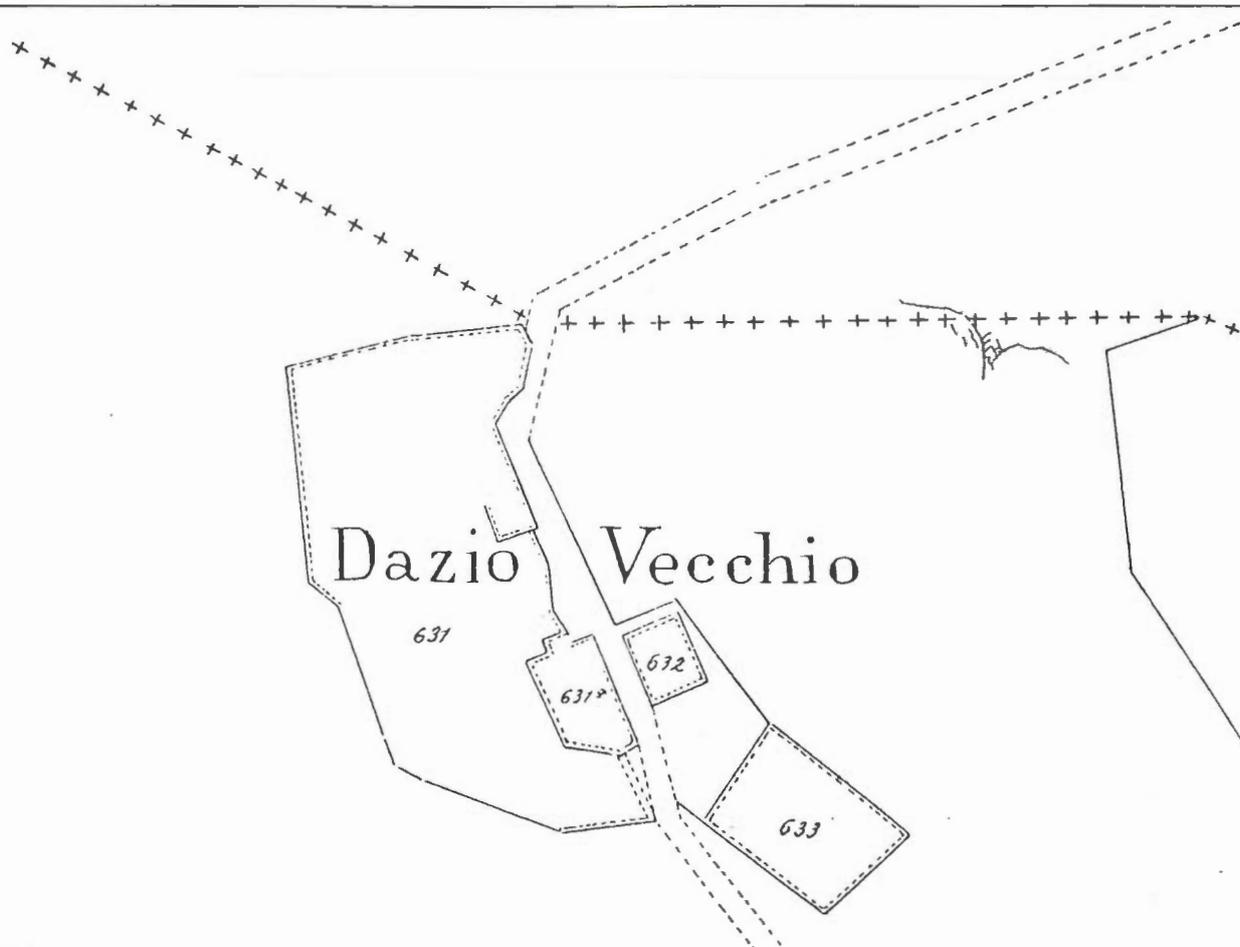
Questa mulattiera, di pregevole costruzione, è ottimamente conservata essendo stata recentemente restaurata. E' quasi interamente selciata e lastricata, prevalentemente senza scarpate ma con lunghi tratti di muro a secco di sostegno alti fino a 2 m. La larghezza del fondo stradale varia da 1,5 a 2 m. Immediatamente dopo il Dazio vecchio, un ramo si stacca dal tracciato principale della mulattiera in direzione di Prato, indicando che questo percorso è stato utilizzato (fino alla fine del secolo scorso) anche per il traffico locale. La sua morfologia attuale sembra essere il risultato di successivi rifacimenti.

I resti diroccati del Dazio vecchio, dirimpetto al nucleo di Prato, restano ben visibili. Per ulteriori informazioni sul tracciato e sul Dazio vecchio, si vedano le già citate opere di Padre Angelico e di Renato Fransioli.

Le vie storiche al Piottino fino al XIX secolo

- ## Legenda
-  Tracciato storico scomparso o ammodernato
 -  Tracciato storico esistente
 -  Tracciato storico esistente, con molti elementi strutturali
 -  Ponte
 -  Resto di ponte
 -  Chiesa
 -  Cappella
 -  Croce
 -  Edificio profano in stretta relazione con una via storica





Ill.2:

La planimetria del Dazio vecchio è tratta dalla mappa censuaria di Prato Leventina (scala 1:1000) rilevata nel 1910 dal geometra Albertini. Renato Fransioli ci ricorda che "al Dazio vecchio la porta era posata tra il fabbricato principale e lo stallazzo o magazzino esistente di fronte" (FRANSIOLI 1969:17-18).

3.2 La strada smarrita

Nella letteratura storica contemporanea (e nei resoconti di viaggio del Settecento) dopo aver detto dell'abbandono della strada di Pianaselva, quando si viene a parlare del nuovo tracciato del Dazio vecchio ci si limita alla menzione del tratto di "strada romana" descritto sopra. C'è una curiosa distrazione che, nel suo continuo riproporsi per 200 anni (dallo Schinz, passando per il Franscini, fino al Fransioli), fa omettere a tutti una constatazione banalissima: la necessaria esistenza del tratto di strada tra Faido e il ponte della Vicinanza. L'origine di questa dimenticanza ha una semplice spiegazione. Allo Schinz che - superata la gola del Piottino e attraversato il fiume sul ponte della Vicinanza - imbocca la strada verso Faido, questa appare come il naturale prolungamento della strada urana; vede perciò la "strada romana" come un antico sentiero che si diparte da quella. Ma in realtà, se teniamo conto dello sviluppo nel tempo, è la strada urana a divergere da quella "romana"; la strada in provenienza da Faido e il ponte della Vicinanza sono attinenti a quest'ultima. Il Franscini e il Fransioli fanno lo stesso errore, avendo però come punto di riferimento la strada cantonale.

Per nostra fortuna ritroviamo questa strada smarrita nella perizia sulle strade principali redatta nel 1801 da Francesco Meschini, l'ispettore "de' ponti e de' strade" dei Cantoni di Bellinzona e di Lugano. La sua descrizione è abbastanza precisa per permetterci di affermare con sicurezza che questo tratto di strada (ed è una novità) era interamente situato sul lato sinistro della valle (vedi schizzo alle pagine centrali, tracciato 3.2).

"Sortendo da Faido sale alquanto rapidamente, indi discendendo con frequenti serpeggiamenti passa il piccolo rivo Formigario, ed in egual modo continua sino al rivo di Ceresa, ed in seguito sino a Polmengo. Sul primo rivo non v'è ponte ... Sopra il rivo di Ceresa v'è un ponte di pietra, ma è sì stretto, che vi si supplisce attualmente con due travi postevi accanto ... Il suolo della strada è selciato, ma non a dovere..."

In seguito

"la strada va seguendo il corso del Ticino alquanto elevata sulla falda della montagna. ... il suolo non è seguente, ma ora sale, ora discende ... Alquanto prima di giungere alle Fontanelle v'è superiormente alla strada un bosco detto delle ruine. ... Il tratto detto delle Fontanelle è corto ma pessimo ... si sale alquanto rapidamente sopra un terreno argilloso misto di ghiaia e pregnante di acqua ognora scaturiente ... Dalle Fontanelle segue sulla falda del monte fiancheggiata dal Ticino sino al ponte della vicinanza di Faido. ... I parapetti del ponte ed altri della strada stessa sono come altrove in parte rovinati. ... La salita subito passato il ponte è molto ripida e difficile pei carri, ed il selciato è molto mal formato" (MESCHINI:1801).

Malgrado l'origine comune, questo tratto avrà un destino diverso di quello della "strada romana". Se, come abbiamo visto, questa viene abbandonata nel 16. secolo, il tratto tra Faido e il ponte della Vicinanza rimane invece in uso fino alla costruzione della strada cantonale.

Riscontri sul terreno

Se la descrizione del Meschini è abbastanza precisa da assicurarci che il tracciato era interamente sul lato sinistro della valle, non lo è purtroppo a sufficienza da permetterci di dire dove passasse esattamente. Sapendo delle traversie della strada cantonale (le descriveremo in seguito) ed esaminando il terreno, ci è subito apparso chiaro che doveva necessariamente, appena fuori Faido, passare sopra lo "scoglio" di Polmengo (denominato "Sasso Piottino!"). Restava da capire dove passasse una volta lasciato il nucleo di Faido, entrando in una zona oggi modificata dalla costruzione della ferrovia e dall'urbanizzazione. L'esame della mappa censuaria ci ha permesso di trovare una risposta che riteniamo attendibile e che ben si adatta alla descrizione del Meschini. Lasciata la piazza del paese, seguendo la cosiddetta "Carè da Balcénc", passava accanto al vecchio ospedale prima di dirigersi (su un tracciato annotato nella mappa censuaria come "sentiero d'uso pubblico") verso il Formigario. Sull'ospedale sappiamo che

"fu costruito nel 1614 allo scopo di ospitare i viandanti bisognosi ed ebbe tale funzione fino al 1788" (FAIDO 1985:34).

Un tempo, i lazzaretti venivano posti appena fuori dai nuclei abitati vicino alla strada principale e questo ci sembra sufficiente per dire che la strada passava di lì (con raccordi verso la sosta, la Chiesa, ecc.). In base a queste considerazioni, esaminando il terreno, abbiamo trovato tracce abbastanza con-

sistenti di questa strada smarrita. A Faido rimangono l'ospedale e la sosta, il resto è ammodernato o scomparso. Poco prima di attraversare il Formigario vi sono tracce (su una ventina di metri) che potrebbero essere attribuite alla vecchia strada. Da lí a Polmengo di sopra il tracciato che indichiamo è ipotetico, ma ci sembra plausibile. In seguito, fino al Bosco del Veid, il tracciato - largo dapprima 2-2,5 m e poi 1-1,5 m - è ben visibile, con fondo in terra e tracce di selciato (particolarmente interessanti quelle subito dopo il bel ponticello in piode di Valleggi). Il tratto dopo il Sasso Piottino (proprio sotto le Rovine) sembra essere un rifacimento: in particolare i muri di sostegno a secco, che sono parte dei ripari che proteggono la ferrovia sottostante (prima che questa entri in galleria). Dopo Pian Zora (entrando nel Bosco del Veid) le tracce della mulattiera scompaiono e ciò non sorprende: questa è una zona dove frequenti sono gli smottamenti del terreno. Il tracciato può però essere ricostruito in parte grazie ai piani della Gotthardbahn. Vicino all'attuale ponte della Vicinanza si vedono (scolpiti nella roccia) gli appoggi delle spalle del vecchio ponte. Poi più niente, fino al raccordo con la "strada romana".

4. La strada urana

La strada costruita dagli urani attorno al 1550 è il primo tracciato che attraversa la gola del Piottino (vedi schizzo alle pagine centrali, tracciato 4).

La documentazione scritta, cartografica e iconografica su questo percorso è abbondante (si vedano in particolare Schinz, Franscini e l'antologia sui viaggiatori del Settecento, curata da Renato Martinoni). Come però succede a molti uomini vanitosi non ha lasciato tracce sul terreno. Il documento di riscontro più importante è la "perizia Meschini" che rende conto dello stato della strada nel 1801 e dà importanti indicazioni sul tracciato. Il giudizio del futuro progettista della strada della Tremola è estremamente negativo:

"la costruzione di questo pezzo di strada non corrisponde certo al coraggio di quel Governo che lo aveva ideato. Che se la grandiosa risoluzione del medesimo per la formazione di questo sí difficile pezzo fosse stata grandiosamente secondata nell'esecuzione, certo è che non si scorgerebbero li gravi inconvenienti, che forse ci furono introdotti per un malinteso risparmio" (MESCHINI 1801).

Sia detto per inciso: generalmente il giudizio dei contemporanei è, all'opposto, di elogio e ammirazione. Valga per tutti quello espresso da Padre Angelico:

"Quest'opera importantissima, l'unica veramente lodevole che facesse eseguire Urania in Leventina in tutto il tempo di sua lunga dominazione, ..., fu reputata di sommo interesse e pel comodo di più pronte, e sicure comunicazioni, e pel meno costoso passaggio e trasporto delle merci, il quale, per sí rilevante accorciamento di cammino, prese un movimento più regolato, e consistente" (LEPONTI 1874:183).

Questi giudizi discordi non sorprendono: per quanto riguarda la storia delle strade stiamo vivendo un momento di cesura. Nel 1801, l'ingegnere Meschini guarda alla strada urana con la mente del costruttore che pensa alle strade commerciali che saranno tracciate di lí a poco o che, in altre regioni, già

esistono. Gli altri, pur testimoni di un tempo che conosce solidi commerci, vivono ancora in un'epoca dominata dall'economia contadina. Il loro termine di confronto è la mulattiera, e quella strada aperta

"per forza di mine, e spaccature, e poggiate a poderose muraglie" (LEPONTI 1874:183),

deve aver destato in loro la stessa impressione che in noi desta oggi la visione televisiva di un viaggio nello spazio. Il Meschini, con la sua mentalità più tecnica e già simile a quella odierna, nota invece che

"ci cadono nell'inverno in copiosa quantità grossi pezzi di ghiaccio che staccansi dall'

alto, e cadendo rovinano quasi sempre il parapetto ed il margine della strada"

e constata come, alla fine della gola, la strada

"si rivolge a destra con un giro troppo angusto per carri, sale ripidissimamente, indi

diverge di nuovo a sinistra con giro più angusto del precedente, ed assolutamente imprati-

cabile per carri" (MESCHINI 1801).

Riscontri sul terreno

Non rimane traccia del "ponte di mezzo" costruito dagli urani (quello attuale è stato costruito nel 1820 per la cantonale). Dentro la gola, la strada urana è stata ricoperta dalla strada cantonale. Usciti dalla gola, rimangono gli edifici del Dazio Grande costruiti attorno al 1570. Giova ricordare come gli urani costruirono e si assunsero la manutenzione della nuova tratta del Piottino (e così fecero per la Biaschina e lo Stalvedro) grazie ai proventi del dazio che tolsero ai leventinesi (la famiglia Varesi di Faido) per affidarlo a cittadini del loro cantone.



Ill.3

Dazio Grande. "Fra la cantonata della casa del Dazio, e quella dell'Oratorio di fronte ... il passaggio, in tempo di notte, era chiuso da una grande porta. Il daziere ne era il custode" (LEPONTI 1874:124]. L'oratorio è poi stato abbattuto per far posto alla ferrovia. Dall'acquatinta di J. Suter (1833; la strada che si vede è già la cantonale) si può capire dov'era situata la "grande porta".

Percorsi e strade

Chi oggi viaggia (a piedi o in automobile) si serve di carte stradali o topografiche che indicano tutti i tracciati possibili definendone le categorie. La segnaletica stradale permette poi anche a chi non è pratico dei luoghi di raggiungere la meta che si è prefissa senza soverchie difficoltà. Questo è possibile grazie alla cartografia moderna (che si sviluppa a partire dal secolo scorso) basata su misurazioni che si avvalgono di una rete di punti di triangolazione estesa a tutto il territorio nazionale.

Un tempo, il viandante non aveva a disposizione carte. Le poche esistenti, alquanto imprecise, si limitavano a segnare i percorsi principali e non erano di uso comune. Chi viaggiava era costretto a ricorrere alle informazioni della gente del luogo, oppure ad accodarsi a gruppi di viandanti. Poteva succedere che la strada principale o più moderna fosse impraticabile per una frana, perchè invasa dall'acqua, o coperta di neve o di ghiaccio. Si utilizzavano allora tracciati più vecchi o sentieri di collegamento locali. Così il concetto di "strada principale" era più relativo di quanto lo sia attualmente e lo si può costatare esaminando le vecchie carte. La strada indicata come principale corrisponde generalmente al tragitto percorso da chi ha disegnato la carta. Vediamone tre esempi per quanto riguarda il Piottino.

Ill. 4 - 6 (vedi p.21)

a) carta di S. Jaillot (1701)

Su questa carta il percorso indicato dopo Faido porta ad Osco e da lì ad Airolo, seguendo il segmento terminale della attuale strada alta. Eppure sappiamo come a quel momento la strada urana attraverso la gola era già in uso da più di un secolo.

b) carta di Gabriele Walser (1756)

Anche se in modo alquanto impreciso questa carta del Walser riporta il tracciato della strada urana.

c) carta di Gabriele Walser (1768)

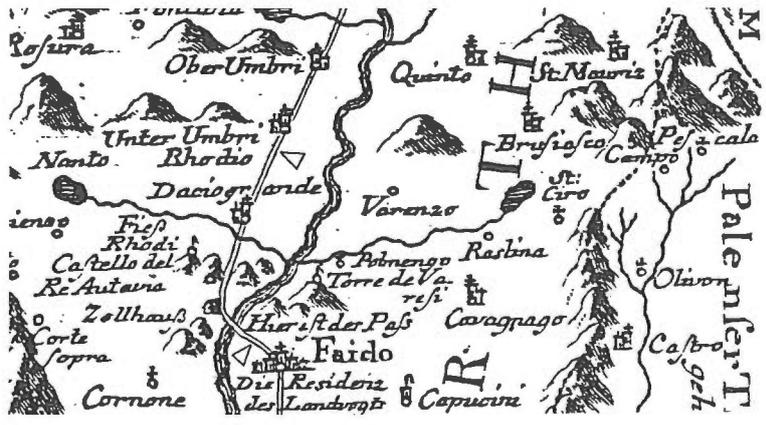
Questa più recente carta del Walser riporta ancora il vecchio tracciato della "strada romana" attraverso il Dazio vecchio.



a)



b)



c)

Lo Stato espropriatore

I documenti raccolti all'Archivio cantonale insieme alla "perizia Meschini" sono di notevole interesse per dimostrare come la cesura "tecnica" nello sviluppo stradale sia resa possibile da un fondamentale passaggio di valenza politico-economica. Oltre alla perizia, ne troviamo di tre tipi. I primi, immediatamente precedenti il periodo dell'Elvetica, testimoniano delle frequenti "liti" tra i Landfogti (o loro rappresentanti) e i Consoli delle Vicinanze leventinesi, ai quali viene rimproverata negligenza nella manutenzione della strada "francesca" del Gottardo. I secondi, raccolgono le risposte dei viceprefetti distrettuali al ministro della guerra della Repubblica Elvetica che aveva chiesto loro una dettagliata descrizione dei tracciati e dello stato delle strade nei territori di loro competenza. Sulla base di queste risposte viene stabilito un prospetto delle strade principali dei Cantoni di Bellinzona e Lugano, con i tempi di percorrenza. Il terzo documento (del 22 ottobre 1800) è un decreto del "Ministro della Guerra del Consiglio Esecutivo della Repubblica Elvetica" relativo alle strade dei due semicantoni italiani. Viene stabilito che ogni semicantone deve nominare un "Ispettore de' ponti e de' strade" (il Meschini redige la sua perizia in tale funzione) e che i viceprefetti devono nominare i "guastatori" (cantonieri) per i quali viene stabilito un salario. Le strade vengono classificate in quattro classi. La prima "comprende le strade le più sottoposte ad essere deteriorate dal trasporto de' maggiori pesi e dalle diligenze" (nel Cantone di Bellinzona non esistono strade di prima classe); la seconda "le strade meno tormentate e meno utili al commercio, ma che devono ciò nulladimeno essere esposte nel numero delle grandi strade" (tra queste, la strada tra Lugano e Bellinzona, quella tra Magadino e Bellinzona e poi su fino al San Gottardo; ma dopo Giornico non vengono predisposti guastatori, perchè la strada non è percorribile ai carri); la terza, "le strade di traversa ed altre che servono alla comunicazione nell'interno e da un cantone all'altro"; la quarta, "le strade unicamente destinate alla comunicazione fra le Comuni".

Nell'insieme questi documenti ci descrivono dunque un passaggio fondamentale. Dapprima le lamentele dei Landfogti (attenti al traffico commerciale) nei confronti delle Vicinanze cui incombeva (secondo decisioni assembleari e sulla base del lavoro comune) la manutenzione delle strade. Composte da contadini più interessati, si deve presumere, alla manutenzione delle strade della transumanza (che nella loro morfologia sono spesso migliori di quelle principali), la loro affidabilità in un periodo di traffici crescenti veniva progressivamente meno, e quell'incombenza gli doveva essere tolta. Ma così, lo Stato repubblicano le espropriava di una competenza che si assumeva in prima persona. Dapprima con l'inventarizzazione e la classificazione delle strade, poi con l'assunzione di personale salariato per la manutenzione di quelle destinate al commercio. In seguito, con la costruzione delle "strade commerciali", questo termine "espropriazione" - che ha inizialmente una connotazione filosofica - assume sempre più un significato piattamente burocratico: oggi la costruzione di ogni nuova strada è generalmente preceduta da procedure di espropriazione. L'egemonia dell'economia contadina faceva sì che un tempo le vie di comunicazione non tagliassero le parcelle coltivate o prative, ma ne seguissero i confini assumendo tracciati spesso tortuosi, con frequenti curve ad angolo retto che oggi a noi, testimoni di una diversa realtà, sembrano assurdi e illogici. Fatto il Ticino, lo Stato ticinese, bisognava fare i ticinesi: occorre erano strade che rompessero l'isolamento e i particolarismi regio-

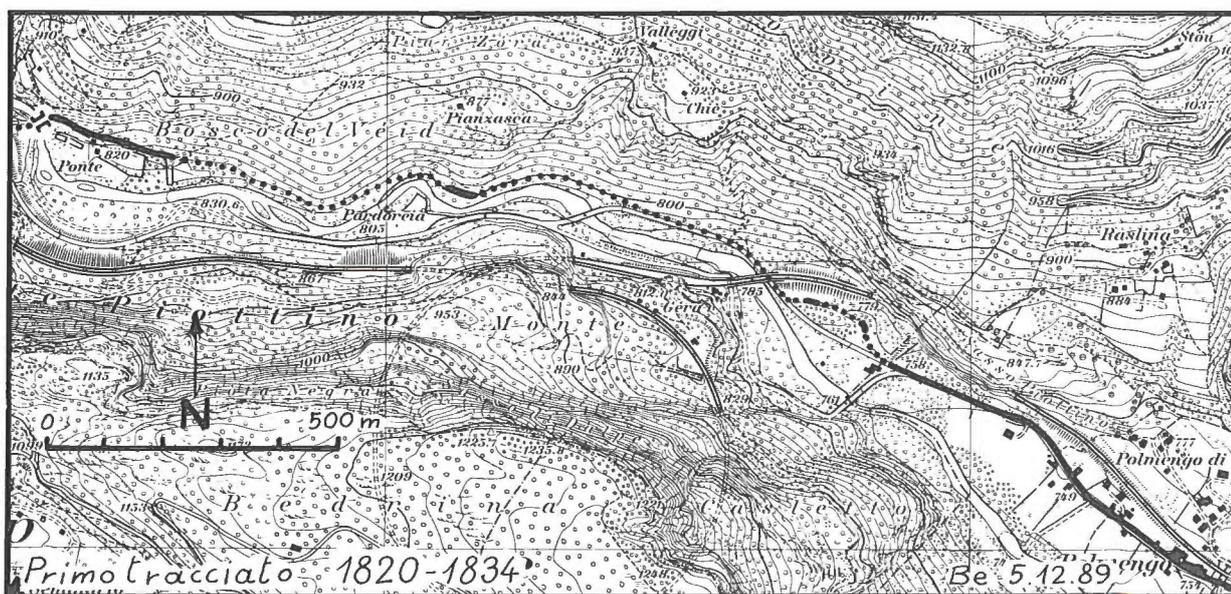
nali. Noto è lo sforzo profuso in questo senso dal nuovo Cantone. In pochi decenni si costruiscono, la nuova strada del Monte Generi e quella del San Gottardo, il ponte-diga di Melide, si ristabilisce (dopo un'interruzione di tre secoli) un comodo collegamento tra Bellinzona e Locarno, si traccia una nuova rete viaria che collega con strade carrozzabili quasi tutti i comuni del Cantone. Il commercio e la mobilità (si comincia a viaggiare in diligenza) prendono il sopravvento, è l'inizio della fine per la società contadina. Verso la fine del secolo, le ferrovie accresceranno notevolmente la mobilità. La vecchia rete viaria viene progressivamente abbandonata e deperisce. Questo processo di disgregazione si prolunga nel nostro secolo dove - nelle autostrade con i loro arditi viadotti e le frequenti gallerie - appaiono delle vie di comunicazione che non solo non tengono più conto dei confini parcellari, ma superano gli ostacoli frapposti dalla morfologia del terreno come se questi non esistessero.

5. La strada cantonale

La determinazione del tracciato della strada cantonale è stata per noi un vero rompicapo: la chiave che ci ha permesso di venirne a capo è stata la combinazione delle indicazioni ricavate dall'esame del terreno, dallo studio dei piani della Gotthardbahn e da un'attenta lettura dei Leponti. La complicazione nasce dal fatto - a quanto ci risulta, poco conosciuto - che per il tratto tra Polmengo e il ponte della Vicinanza, dal 1820 al 1868, la strada è stata tracciata 4 volte con percorsi diversi.

La cronaca delle traversie della cantonale in questo tratto è minuziosamente ricostruita ne "I Leponti": ci affidiamo quindi a quel testo per esaminare separatamente i 4 diversi tracciati.

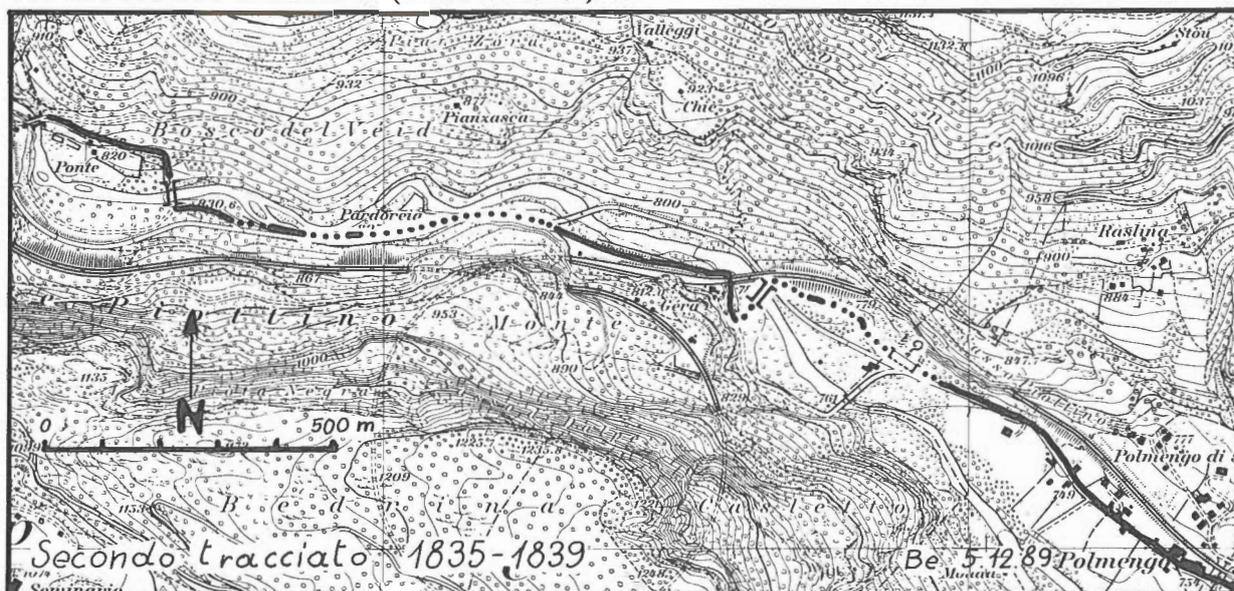
5.1 Il primo tracciato (1820 - 1834)



"Deplorabile fu il collocamento delle strade cantonali in Leventina, e massime ne'luoghi più esposti a franamenti, e devastazioni di acque. Se si fosse adottato il sistema di atterrarsi al sodo, piuttosto che a terreni sdruciolli, ed esposti, non senza sentire il parere di persone illuminate, ed esperte de'luoghi, non si sarebbe visto il Cantone ingolfato in continue spese per ponti e strade, che appena fatti, doveansi tosto rifare. Già nel 1820, costruendosi la strada sotto le ruine di Osco da Palmengo al ponte della Vicinanza, fu avvisato il pericolo cui andava sottoposta, e come conveniva portarla sulla sponda destra del Ticino per metterla al sicuro. ... Inutili consigli, ed il Ticino nel 1834, come dappoi, fece tavola rasa delle pazze opere..." (LEPONTI 1874:379).

Il primo tracciato (che ricostruiamo con linea continua per i tratti ancora esistenti e in linea punteggiata per i tratti scomparsi) era quindi interamente - come la strada urana - sulla sponda sinistra del Ticino. Diversamente da quella era però posto sul fondovalle, in posizione troppo esposta; i piani della Gotthardbahn ne riportano ancora alcuni tratti.

5.2 Il secondo tracciato (1835 - 1839)

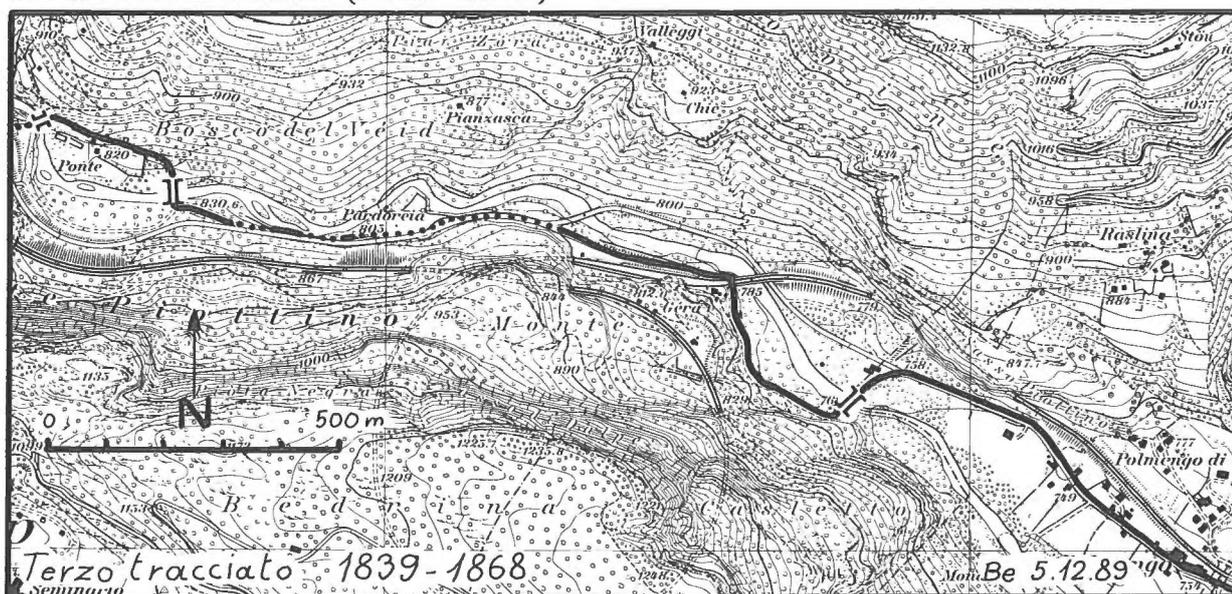


"Indi, invece di correggere il primo errore, si insistè in voler ricostruire in parte la strada sotto le ruine. Si gettò, nel 1835, un ponte a due arcate sul fiume poggiando la pila sul falso, in faccia allo scoglio della Boscerina, o Bozerina, per passare alla destra per poi ripassare un poco più sopra, alle Fontanelle, con un altro ponte, a raggiungere il superstite tronco poco sotto al ponte della Vicinanza. A compiere l'assurdità di queste costruzioni, sotto lo scoglio di Polmengo, ove in tempo diretto precipitavano strabocchevoli le materie, fu costruita una galleria, coperta di assami di larice, credendola cosa sufficiente a menar via tutto quanto per dissopra traboccasse. Qualcuno che si arrischiò a far osservazioni in contrario, si ebbe dai tecnici aspre parole. Il Padre Angelico, con relazione del 25 giugno al "Repubblicano", avea avvertito, perchè fossero stornati quei pericoli ... Poco si badò al Cappuccino, comunque questi, col 17 settembre del 1838, dirigesse ancora agli editori del "Repubblicano" una lettera sullo stesso argomento, che mostrò come egli profetasse il vero. "Con mia 25 giugno 1835, mi diressi a voi ... mettendovi in avvertenza sopra i cattivi andamenti che venivano a darsi dagli Ingegneri alla strada ... affinché fosse sventata una tal matta impresa. ... Non era scorso un anno, che nel 1836, questa strada, in parte fu ingombra di macerie scoscese dal monte, ed in parte distrutta, as-

sieme alla cosí detta Galleria, qui chiamata "gabbia di matti", ... L'anno scorso, 1837, si ritornò da capo all'opera, e con aggiunte, ed amplificazioni, si credette di avervi dato un'incrollabile consistenza. ... Fu ricostruito il gabbione sotto l'intollerante torrente ... In quest'anno, vediamo scomparirci quest'opera fanciullesca sotto un rovescio di pietre, che la sfondò, e colmò di macerie, la notte che precedette l'otto del corrente. ...dopo due anni di insensate fabbricazioni, ci troviamo ricondotti al principio del 1835. Resta ora a sapersi, se questa costruzione vorrà assumersi una terza volta?" La galleria fu rifabbricata pella terza volta, benchè, a far persuasi chi la ricostrusse, venne presto il settembre 1839, il quale ... rasò galleria, strada, e ponte" (LEPONTI 1874:380-382).

Di questo tracciato restano alcune tracce (anche se in parte modificate da successivi rifacimenti) dopo il ponte di Polmengo e attorno al ponte delle Fontanelle, del quale rimangono le spalle (è stato distrutto da una piena nel 1868). Non rimane per contro nessuna traccia del ponte della Boscerina, ma i piani della Gotthardbahn ci consentono di situarlo con precisione vicino all'attuale ponte della ferrovia. Meno sicura l'ubicazione della galleria.

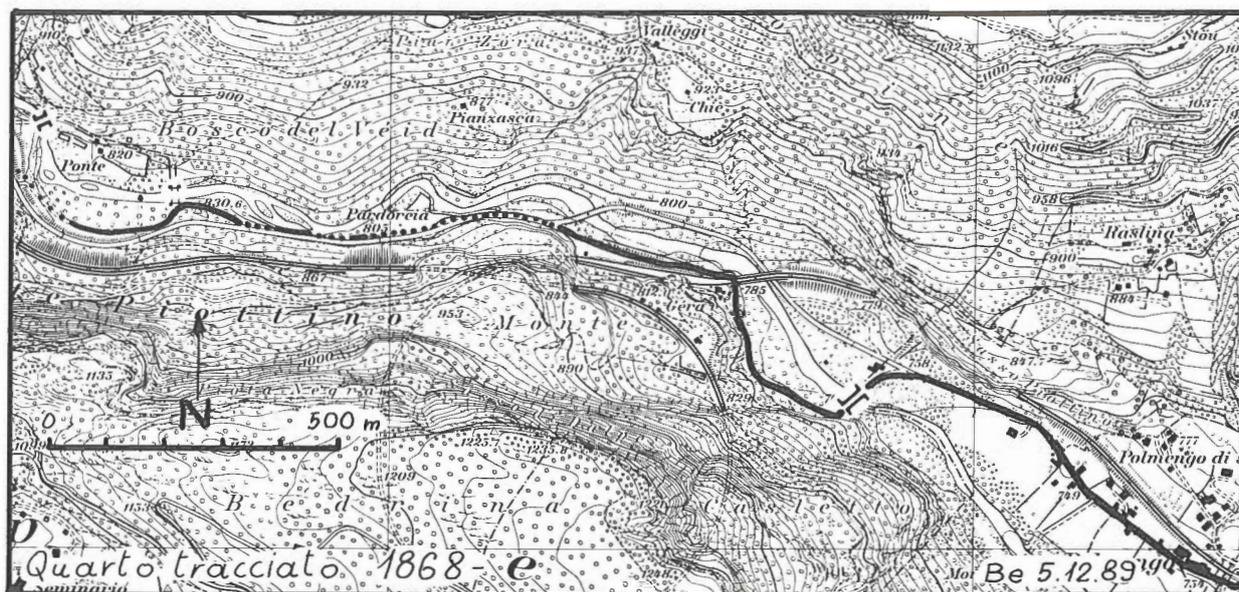
5.3 Il terzo tracciato (1843 - 1868)



"La strada cantonale poi, sotto le ruine di Osco, colla famosa galleria, ed il ponte a due archi presso lo scoglio della Boscerina, costrutti nel 1835, come fu visto scomparvero per sempre [tra il 14 e il 17 settembre 1839]. Causa le vicende politiche poco dopo sopraggiunte, per lungo tempo si stette sul provvisorio, e tali erano i ponti, e le strade nelle gole di Monte Piottino, e Stalvetto, finchè si costrusse un ponte stabile a due archi presso Palmengo ... (LEPONTI 1874:385).

Questo tracciato (indicato sulla Dufour) è ancora quasi tutto esistente. Nel novembre 1989, proprio al momento dei nostri rilievi, il tratto dal ponte di Polmengo fino alla confluenza con l'attuale strada cantonale (vicino al ponte Nuovo) è stato asfaltato e viene attualmente utilizzato per il traffico automobilistico. Infatti l'alluvione del 1987 ha parzialmente rovinato la strada cantonale (posta proprio sotto "le ruine di Osco"), oggi inservibile perchè si sta procedendo a lavori di rafforzamento degli argini del fiume. Un'altra "opera fanciullesca"?

5.4 Il quarto tracciato (1868)



"Eran quasi cessate le piogge, calmati i grossi torrenti, la piena del Ticino presso Faido ridotta nel suo letto, quando la mattina del 3 ottobre [1868], il riello di Polmenigo, fattosi da pigmeo gigante, talmente ingrossò per una frana dal bosco di Osco caduta nel suo burrone, che lasciando la sua retta linea, deviava a destra, e si apriva una profonda strada fra l'abitato di Polmenigo di sopra. ... Il ponte sul Ticino alle Fontanelle fu capovolto, e fatta poi la strada, che doveva essere fatta prima" (LEPONTI 1874:425).

La strada - che da quel momento non utilizzerà più il ponte della Vicinanza - viene dunque spostata, fino al ponte di Mezzo, interamente sulla sponda destra del Ticino. Questo tracciato (indicato sulla carta Siegfried) esiste ancora quasi interamente.

5.5 I tracciati tra il ponte della Vicinanza e il Dazio Grande

Nella zona denominata oggi "Ponte nuovo" (un tempo "Salita degli alberi"), situata tra il ponte della Vicinanza e quello di Mezzo, il tracciato della cantonale è stato modificato più volte in seguito e dopo la costruzione della Gotthardbahn (i cui piani registrano parzialmente queste modifiche; poi si vedano le carte nazionali, cominciando dalla Dufour).

Immediatamente dopo il ponte di Mezzo (che rimane, pur inutilizzato) il tracciato è stato cancellato dall'allargamento della nuova cantonale.

Dentro la gola, pur se alquanto rovinata e in parte rifatta, la strada con i suoi spettacolari muri sostenuti da archi ricopre il precedente tracciato urano. Dopo un'interruzione, per la nuova strada cantonale all'uscita della galleria, rimangono il cosiddetto Ponte nuovo (reso necessario dalla costruzione della Gottahrdbahn) e le spalle in muratura del primo ponte in legno.

Materiali consultati

a) Opere pubblicate

- BONSTETTEN K.V.von, 1984: Lettere sopra i baliaggi italiani, Locarno
- CATTANEO R. (a cura di), 1874: I Leponti, ossia memorie storiche leventinesi del Padre Angelico, Lugano
- CENTRO DI RICERCA PER LA STORIA E L'ONOMASTICA TICINESE, 1985: Faido, nella collana Repertorio toponomastico ticinese, Zurigo
- FRANSCINI S., 1987: La Svizzera italiana, Bellinzona
- FRANSIOLI R., 1985: Prato Leventina nelle carte medievali e nella tradizione, Prato 1985
- MARTINONI R., 1989: Viaggiatori del Settecento nella Svizzera italiana, Locarno
- MITTLER M., 1988: Pässe Brücken Pilgerpfade, Zürich und München
- SCHINZ H.-R., 1985: Descrizione della Svizzera italiana nel Settecento, Locarno

b) Fonti inedite

- FRANSIOLI R.: Note di storia del Comune di Prato Leventina, dattiloscritto di 23 pagine per la conferenza del 20 ottobre 1967
- FRANSIOLI R.: Storia di Prato Leventina, dattiloscritto di 21 pagine per la seconda conversazione del 28 marzo 1969
- MESCHINI
La "perizia Meschini" è depositata presso l'Archivio storico cantonale di Bellinzona. Si tratta di sei relazioni relative allo stato delle strade principali nel 1801: quattro sono allegate al fondo Dipartimento Costruzioni (cart. I, 2), due all'"Archivio Sacchi" (scatola 11, cart. 2). Quella qui utilizzata è intitolata "Relazione dell'Ispettore de' ponti e strade dei Cantoni di Bellinzona e Lugano alla Camera Amministrativa del Cantone di Bellinzona relativamente alla prima visita da lui fatta alle strade e ponti nella Primavera del 1801". Il manoscritto di 38 pagine è nell'Archivio Sacchi.

c) Carte e mappe

- Mappa censuaria di Prato Leventina, scala 1:1000, rilevata nel 1910 dal geometra Albertini: depositata presso la Sezione economico-amministrativa del Dipartimento delle Pubbliche costruzioni.
- Mappa censuaria di Faido, scala 1:1000, rilevata nel 1856 dal geometra Giovan Battista Barberini: depositata, v. sopra.
- Due piani della Gotthardbahn relativi al tracciato della ferrovia in territorio di Osco, del 1879 in scala 1:1000, depositati presso l'archivio comunale di Osco.
- Piano di lavoro in scala 1:5000 "Le vie di comunicazione nel tempo sulla Biaschina e sul Piottino" redatto dall'Ufficio strade nazionali poco prima della costruzione dell'autostrada.
- Carta Dufour, 1:100'000
- Carta Siegfried, 1:50'000, foglio Faido, edizione 1871
- Carta nazionale 1:25'000, foglio 1252 Ambri-Piotta, edizioni 1970 e 1983

