

Il problema stradale del Cantone si può dir che assuma subito un carattere, come usa oggi, prioritario: precedette, in un certo senso, quello stesso della scuola, e poi a ogni modo lo sopravanzò. Forse ai primi magistrati ticinesi si presentò un dilemma, tra l'urgenza di unir fra loro le varie parti del Paese e di dare una conveniente istruzione di base al popolo: la prima delle sue supreme urgenze ebbe la preferenza, che fu più nella pratica che nei principi. Già il 24 ottobre 1803 un messaggio del Piccolo Consiglio proponeva di decretare «che per strada maestra del Cantone

s'intendesse quella che dal confine di Chiasso, passando per Lugano e Bellinzona, s'inoltra sino all'estremità di questo Cantone sul San Gottardo, quella che da Cadenazzo diverge fino a Magadino, quella che da Tavernes s'inoltra fino al ponte della Tresa, quella che dai confini di quelle parti doppiamente si stacca fino a Lugano e quella finalmente che va da Bellinzona a Locarno»; e cinque giorni dopo il Gran Consiglio approvava le proposte; successivamente ci si sarebbe occupati «della riparazione e perfezione degli altri rami principali dello stradale del Cantone». Il decreto del Gran Consiglio, assai circostanziato, si ebbe il 22 maggio 1804: un decreto che, come scrive il Francini, «gettò le prime basi del tanto solutifero sistema cantonale di ponti e strade». Non si trattava invero di creare strade *ex-novo*, ma di riattare rinnovare e rendere in ogni lor parte carreggiabili le già esistenti. Il Piccolo Consiglio era investito dei poteri di espropriazione, «pagando in stima di periti li pezzi che sarebbero stati occupati»; e decideva il concentramento di tutti i pedaggi, pontaggi portaggi e «forletti», già concessi ai comuni e ad altri enti. (I «forletti» erano particolari pedaggi, dallo svizzero tedesco «Fürletti», da ricostruire in «Fuhrleitung»: si veda Ottavio Lurati, *Dialecto e italiano regionale nella Svizzera Italiana*, Lugano 1976, a pag. 78). Nel corso dello stesso 1804, al più tardi entro il 1. luglio, si sarebbe dovuto cominciare i «travagli», ma «in sei parti solamente», e cioè da Chiasso al lago di Lugano, da Lugano al Monte Ceneri, da Magadino a Bellinzona, da Bellinzona a Locarno, da Bellinzona ad Airolo; e il totale delle spese era fissato in lire 26 mila. Commenta non senza arguzia il Galli: «Travagli' alla francese, nel senso di lavori, ma anche, oh quanto! nel senso esatto di angustie, di difficoltà, di triboli, causa i grandi oneri finanziari che la esecuzione doveva inevitabilmente comportare». Di tutto questo c'è un'eco negli *Annali* del Francini. Nel 1806, sul principio d'ottobre, il Landamano Merian mandava nel Ticino come commissario il suo aiutante, il colonnello glarone Frigidino Hauser (che poi ci tornerà in ben più gravi circostanze, nel 1810), incaricato pure di dire, senza avere gran soddisfazione, una non edificante divergenza nata, per ragioni di competenza, tra il Piccolo e il Gran Consiglio: ché nella Dieta s'eran fatte udire lagnanze intorno al modo usato dal Governo Ticinese, o non usato, d'impiegare il «danaro prodotto dai diritti daziari dalla Dieta appunto consentiti a tal uopo»; né mancavan censure a proposito di «alcuni di que' lavori, e de' più essenziali». Il colonnello Hauser, girato in lungo e in largo il Cantone, dalle due parti del Ceneri, dovè convenire «che s'era già fatto molto», anche se non fe' mancare le sue osservazioni, tra l'altro intorno alla manutenzione del già eseguito, ch'era difettosa, ond'era avvenuto che le piene di torrenti e fiumi nell'estate di quell'anno avevan portato a danneggiamenti e depauperamenti: e venne il suggerimento d'istituir «un ispettor ge-



67. La diligenza del San Gottardo sulla strada carrozzabile tra Cresciano e Claro (dis. e inc. di Jakob Seiler)



68. Veduta del primo ponte sul Ticino ai piedi del San Gottardo (dis. su ramo di Porignon e inc. di Dreyer)

nerale de' ponti e delle strade cantonali». Né eran mancate all'orecchio dello Hauser le «vive istanze de' Locarnesi, che non vedevano intraprendersi nulla per li paesi della riva destra del Ticino e del Verbano». Sempre in quell'ottobre 1806 il Gran Consiglio si occupò della strada del Monte Ceneri, «importantissima pel transito delle mercanzie e, ancora più, per le interne comunicazioni d'una metà del Cantone col'altra». Accantonato un progetto antecedente alla stessa Rivoluzione francese, se n'era chiesto un altro agli ingegneri milanesi Ferranti e Rougier, ch'era stato accettato; ma poi era sopravvenuto qualche ripensamento e forse intrigo, per la preoccupazione dello spender meno: sicché il Gran Consiglio decise per un terzo progetto, dell'ingegnere e consigliere Giulio Pocobelli, che faceva risparmiare alcune migliaia di lire, in compenso però d'una pendenza che dal cinque passava al sette per cento. Ne venne la minaccia d'un nuovo grave conflitto tra il Piccolo Consiglio, che resisteva nel primo proposto, e il Grande, che minacciava addirittura di destituir l'esecutivo. S'arrivò al compromesso di richiedere il parere dell'ingegnere Francesco Meschini di Alabardia (Gambarogno) che diede sostanzialmente ragione al Pocobelli («oso dire che il 7 per cento non è oltre modo eccessivo; e potranno li carriaggi ascendere con discreto carico e senza straordinaria forza, tanto più che li risvolti, essendo piani, potranno servire di riposo in caso di bisogno»), e fece se mai qualche marginale «raccomandazione»; e il progetto Pocobelli fu dunque adottato. Ma nel punto il Franciscini si espresse con severità, addirittura avanzando il sospetto che il Meschini, «uomo della riviera del Gambarogno», vedesse con favore che la strada che univa la valle del Ticino a Lugano e a Como fosse «erta e disagevole»: per lui «la strada del Monte Ceneri, uno de' tronchi più difettosi e imperfetti che si siano costruiti, era un vivo e parlante esempio degli errori massicci che qualche volta si fanno accarezzando l'economia». Di passata diremo che nello scorcio del periodo della Mediazione (1813) si diè l'avvio alla costruzione, sempre su progetto dell'ingegner Pocobelli, del Ponte della Torretta, tre secoli dopo la distruzione del primo ponte (l'opera sarà compiuta nel 1815).

Quanto alla strada del San Gottardo, da Airolo al confine d'Uri, nella struttura evidentemente posteriore a quella mostrata dall'incisione, appartiene a un periodo storico successivo a quello qui trattato: i lavori iniziarono nella seconda metà del 1827 e si conclusero nel 1831. Progettista e assuntore dei lavori fu il già citato Meschini, membro del Governo dal 1815 per tutto il cosiddetto «periodo dei Landamani», fino al 1830.

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

Stefano Francini, *Annali del Cantone Ticino, Il periodo della Mediazione, 1803-1813*, a cura di Giuseppe Martinola, Bellinzona 1953.

#### DUE VEDUTE

L'incisione su rame del 1782 (dis. di Perignon, inc. di Droger) ci mostra la strada del San Gottardo all'inizio della Val Tremola: bestie da soma e viandanti, in un paesaggio d'«orrida» bellezza alpina.

L'acquatinta (dim. cm. 20 x cm. 15) che richiama un tratto della Valle Riviera è corredata delle necessarie informazioni riguardanti l'autore che ritrasse dal vero il paesaggio e l'editore: *J(akob) Suter ad nat (uram) del (ineavit) et sculp (sit) / Cresciano et Claro / Val Leventina, monte St. Gotthard / Zurich chez H. Fuessli.*

Sono messi in evidenza uno dei fianchi a picco della montagna e il fondovalle pressoché ancora incolto. In primo piano si scorgono il campanile di Cresciano e, più in lontananza, uno delle parrocchie di Claro; sulla strada carrozzabile, la diligenza del San Gottardo, il cui servizio comprendeva allora due sole corse postali settimanali. Data dell'acquatinta, secondo la pubblicazione dalla quale proviene, 1833.