

La prima ricerca effettuata dall'IVS al Piottino¹ aveva consentito di individuare con sufficiente precisione quanto rimaneva sul terreno delle vecchie mulattiere del San Gottardo menzionate dalla tradizione. Lasciava però irrisolti alcuni problemi. In primo luogo quello di un'attestazione nei documenti che potesse confermare la tradizione. In secondo luogo non dava indicazioni sulla datazione dei primi due tracciati. L'esame dei documenti ci ha ora consentito di chiarire in parte le questioni che allora erano rimaste aperte. Il metodo di lavoro dell'IVS - che combina le informazioni fornite dai documenti storici con quelle che si possono ottenere dall'esame del terreno - si è in questo caso rivelato particolarmente proficuo.

Problemi della trasversale alpina nel 14. secolo

Giorgio Bellini

Le tre mulattiere del Piottino

Intorno alla metà del 16. secolo la gola del Piottino venne per la prima volta attraversata dalla mulattiera del San Gottardo con una costruzione ardita, fatta «per forza di mine, e spaccature, e poggiata a poderose muraglie»². «Quest'opera importantissima, l'unica veramente lodevole che facesse eseguire Urania in Leventina in tutto il tempo di sua lunga dominazione, che fu di circa tre secoli e mezzo, 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 sì rilevante accorciamento di cammino, prese un movimento più regolare e consistente»³. La costruzione di questa mulattiera viene generalmente datata intorno al 1550-1560. Recenti analisi dendrocronologiche hanno permesso di constatare che nella costruzione del Dazio Grande furono effettivamente utilizzati legnami «tagliati nei boschi di larice e di peccio dell'alta Leventina nell'autunno-inverno del 1558/59». La privativa per l'incasso del dazio al Piottino fu però concessa dalla Dieta agli urani il 19 aprile 1515, per cui Emilio Motta era giunto alla conclusione che l'opera stradale era stata realizzata entro quella data. L'analisi dendrocronologica ha permesso di constatare che nella stalla adiacente al Dazio Grande, costruita nel 1809, sono stati reimpiegati dei legnami risalenti

al 1516, che potrebbero essere le ultime testimonianze dell'esistenza di un primo Dazio urano⁴. La costruzione della mulattiera deve quindi aver avuto una storia piuttosto travagliata ed essere avvenuta nel corso della prima metà del Cinquecento. Non è peraltro sicuro che il tracciato da noi indicato corrisponda esattamente a quello originale, dato che già nel 1569 i delegati di Uri riferirono alla Dieta che l'acqua aveva distrutto il nuovo ponte e la strada del Piottino esprimendo l'intenzione di volerla costruire in luogo più sicuro.

Prima di allora la via del San Gottardo aggirava la gola sulla destra del Ticino. La prima «strada pubblica» ricordata dalla tradizione⁵ attraversava il fiume a Faido (nel punto dove ora è situato il «ponte del maglio»), risaliva la montagna verso il maggengo di Piana Selva per poi portarsi a Cornone e da lì discendere a Rodi attraverso Prato. La sosta di Faido era allora a Piana Selva⁶. Più tardi questo tracciato fu abbandonato dal transito delle merci verso il San Gottardo e sostituito da una mulattiera che usciva da Faido seguendo la sponda sinistra del Ticino fin oltre Polmengo. Il fiume veniva attraversato, poco sotto la gola, sul cosiddetto «ponte della Vicinanza»⁷ di Faido e la mulattiera risaliva poi la montagna (al cui culmine fu costruita la nuova sosta⁸ detta del Dazio

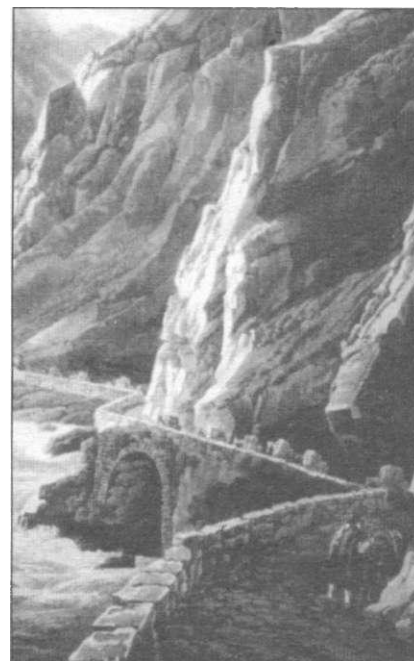


fig. 1 : Mulattiera del Gottardo con convoglio di somieri presso il Dazio Grande. Disegno a penna di Peter Birman, 1780.

Vecchio) scendendo in seguito a Morasco. Nel tratto in salita fino alla sosta la mulattiera, denominata impropriamente «strada romana», si è ben conservata nel terreno.

I tracciati delle tre mulattiere sono indicati alla figura 2.

La mulattiera di Piana Selva

La prima mulattiera è più volte menzionata dalla tradizione ma non si era mai trovata attestazione nei documenti di una sua utilizzazione per il transito delle merci attraverso il San Gottardo.

Due documenti del 1311⁹ danno notizia di una vertenza sorta tra i somieri di Faido e quelli di Quinto relativa alla manutenzione della «strada del Monte ubi dicitur ad Stratam de Bolla». Finora il toponimo «Bolla» era stato messo in relazione col ponte di Bolla sotto Quinto (vedi in MDT la nota 3 al primo documento citato). In realtà il tratto di strada menzionato nei documenti si trova in territorio di Prato¹⁰, immediatamente dopo Piana Selva: è possibile che in quel tempo fosse pertinenza della Vicinanza di Faido come alcuni documenti¹¹ relativi ai confini di quel maggengo potrebbero suggerire. Le carte del 1311 confermano dunque la tradizione e ci dicono come allora le mercanzie che passavano il San Gottardo transitavano ancora per la mulattiera di Piana Selva.

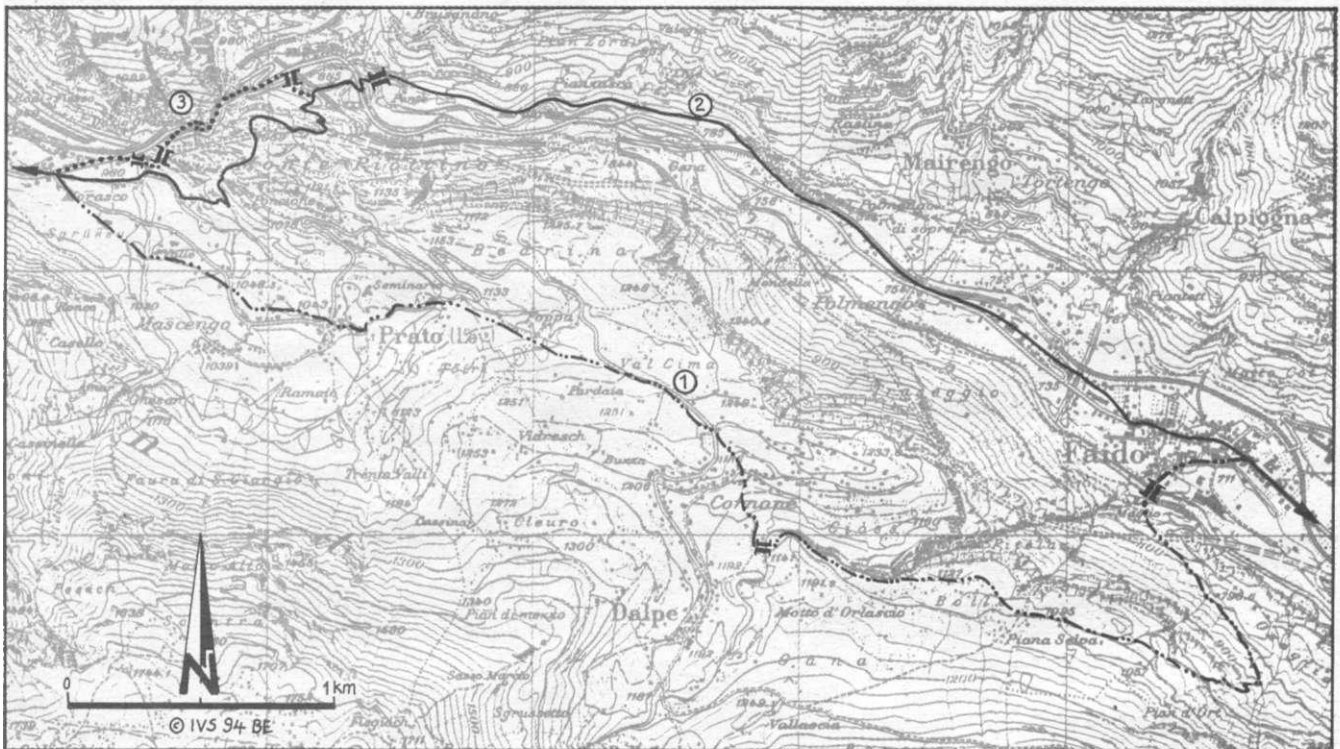


fig. 2: Le tre mulattiere del Piottino.

- 1) mulattiera di Piana Selva
- 2) mulattiera del 1350
- 3) mulattiera urana. Kroki IVS: W. Vogel/G. Bellini

Riproduzione con l'autorizzazione dell'Ufficio federale di topografia del 31 gennaio 1995

Ma certo le ragioni della vertenza fanno sorgere alcuni interrogativi. Come mai si pretendeva la partecipazione dei somieri di Quinto alla manutenzione di quel tratto di strada? Perché non vengono chiamati in causa quelli di Prato, dato che il tratto in questione interessava soprattutto il loro «longerium» (tratta di trasporto) e forse si trovava addirittura, almeno in parte, sul loro territorio? Non è possibile rispondere esaurientemente a queste domande ma una visita sul luogo ci consente di avanzare una ragionevole ipotesi. Quel tratto di strada è ancora presente sul terreno e permette di capire come la sua manutenzione dovesse essere particolarmente difficile ed onerosa. Infatti, data la zona umida che attraversa, la mulattiera (ancora parzialmente selciata) faceva ricorso a tratti rilevati in terrapieno e a diversi ponticelli con i quali si cercava di metterla al riparo dall'acqua dei numerosi ruscelli laterali che confluiscono nel torrente Piumogna: oggi che non viene più mantenuta è infatti spesso sommersa dall'acqua e, in inverno, dal ghiaccio¹². Date queste sue caratteristiche morfologiche e la natura del terreno è logico che

i somieri di Faido cercassero l'aiuto di altri per la manutenzione di quel tratto e intendessero perciò obbligare quelli di Quinto a collaborare, come probabilmente facevano già quelli di Prato.

La mulattiera del Dazio Vecchio («strada romana»)

Costatato come la mulattiera di Piana Selva era ancora in uso nel 1311 si tratta ora di stabilire quando è stata abbandonata¹³. Per rispondere a questa domanda bisogna partire dalla lunga vertenza che nella seconda metà del 14. secolo oppose i somieri di Prato a quelli di Faido. I fatti sono noti: nell'autunno del 1353 alcuni mercanti tedeschi si appellano con una supplica all'arcivescovo di Milano Giovanni Visconti affinché intervenga a dirimere la lite che ostacola il trasporto delle merci lungo la strada del San Gottardo. I documenti¹⁴ ci dicono come il dissidio tra le due corporazioni nasce dal fatto che quelli di Prato pretendono (e apparentemente mettono in pratica quella loro pretesa) di trasportare merci anche sul «longerium» spettante a quelli di Faido. La vertenza fu definiti-

vamente risolta solo nel gennaio 1396 e questo ci dice che non fu di poco conto. Ma il «pomo della discordia» all'origine del dissidio non è mai stato individuato dagli storici e voglio qui proporre un'ipotesi che lo individua nella costruzione della nuova strada e nello spostamento della sosta da Piana Selva al «Dazio Vecchio».

Sarà dunque necessario abbandonare per un momento i documenti e tornare sul terreno ad esaminare più da vicino le due mulattiere.

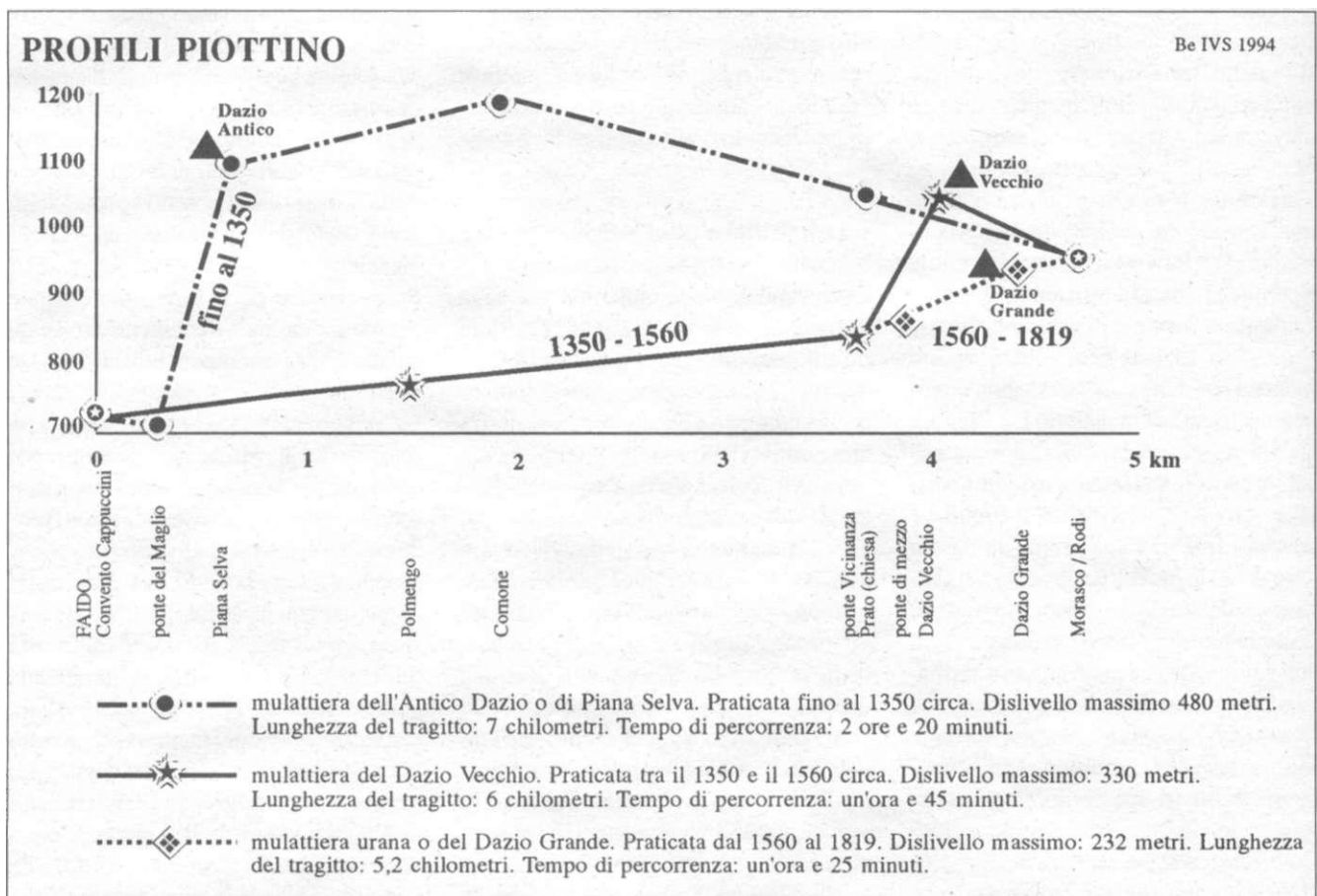
La mulattiera di Piana Selva è ancora un tracciato locale (di accesso al maggengo) sul quale per necessità viene indirizzato il traffico delle merci. Presenta vari problemi: un notevole dislivello (che si sviluppa quasi interamente nel tratto iniziale estremamente ripido), il difficile segmento della Bolla, un ponte (all'uscita di Faido) che, per quanto documenta la storia recente di quelli che gli sono succeduti, poteva essere facilmente spazzato via dalle ricorrenti piene del Ticino. La lunghezza complessiva del tracciato nell'aggiramento della gola è di circa sette chilometri e, salendo verso il San Gottardo, poteva essere percorso dai



fig. 3: Il ponte della mulattiera di Piana Selva sotto Cornone in una foto d'inizio secolo rintracciata da Mario Fransioli. Il ponte fu distrutto da una piena della Piumogna negli anni Trenta. Di quell'antica costruzione è rimasta solo la spalla sinistra con la cappella. La sua struttura è molto simile a quella dei due ponti di Giornico.

somieri nel tempo di due ore e mezzo¹⁵. La mulattiera del Dazio Vecchio (la cosiddetta «strada romana») costituisce una buona miglioria di tracciato. Diminuisce il dislivello necessario per l'aggiramento della gola (anche se il suo punto debole è costituito dalla ripida salita -pendenza media del 15% tra il «ponte della Vicinanza» e il Dazio Vecchio) e, lunga circa sei chilometri, può essere percorsa dai somieri in meno di due ore (per i profili altimetrici si veda la figura 4). La nuova mulattiera dev'essere stata costruita quasi interamente ex novo (perlomeno da Polmengo in avanti) e deve aver trovato origine nella proposta di un'istanza esterna che ha saputo convincere i vicini del luogo della sua necessità: appare infatti come una strada che serve essenzialmente ai bisogni del traffico transalpino. Ovviamente anche i somieri leventinesi traggono vantaggi dal traffico, ma sembra improbabile che i contadini di Faido potessero progettare da soli la realizzazione di una strada esposta, tra Polmengo e il «ponte della Vicinanza», alle insidie del Ticino e della «mina di Osco»¹⁶. E' perciò possibile

fig. 4: Profili altimetrici delle mulattiere del Piottino. Disegno IVS: G. Bellini.



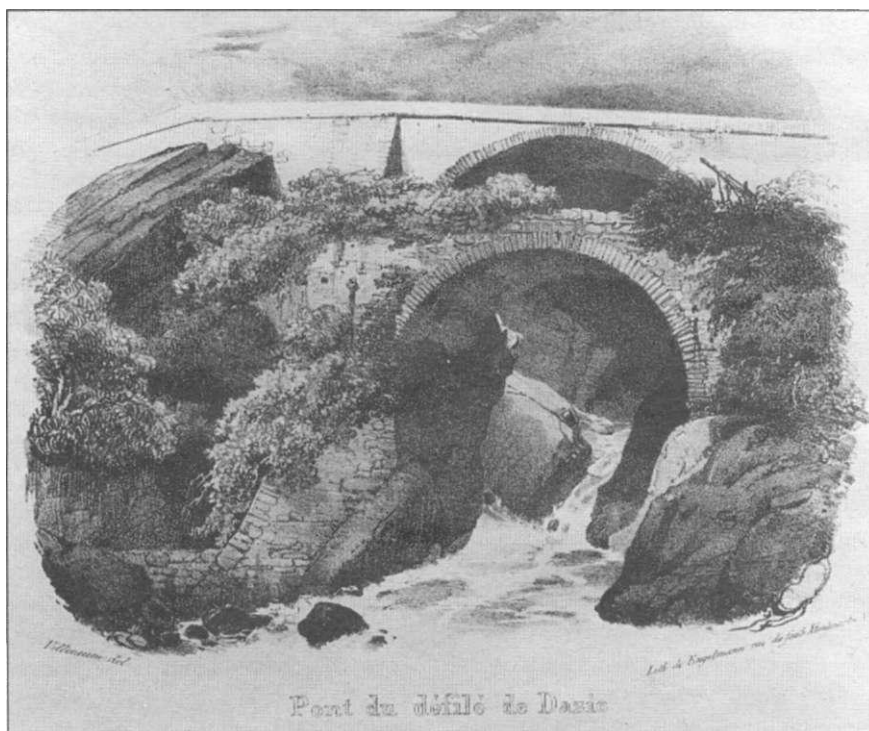


fig. 5: Il vecchio «ponte della Vicinanza» in una litografia di Louis Jules Frédéric Villeneuve. Il disegno è stato eseguito nel secolo scorso, dato che sullo sfondo si vede il ponte della cantonale costruito nel 1819 su progetto dell'ingegnere Francesco Meschini.

che l'iniziativa sia stata sollecitata dalla «Universitas Mercatorum»¹⁷ di Milano particolarmente interessata ad una buona infrastruttura stradale per il traffico commerciale. Ma quasi certamente l'onere della costruzione fu affidato ai vicini di Faido: pur in assenza di documenti, ciò è suggerito dalla denominazione del nuovo ponte.

Oltre a migliorare le condizioni per l'aggravamento del Piottino, la nuova strada sconvolge anche, a tutto svantaggio di quelli di Prato, l'organizzazione tradizionale delle tratte di trasporto assegnate alle singole Vicinanze¹⁸. Quando il transito si faceva sulla primitiva «strada francesca», la tratta di trasporto assegnata ai somieri di Prato (tra la sosta di Faido a Piana Selva e quella di Quinto presso il ponte di Varenzo) si sviluppava su una lunghezza di 7,5 chilometri percorribile in due ore circa. Con la nuova mulattiera la tratta di Prato viene ora fissata tra la nuova sosta (Dazio Vecchio) e quella di Quinto: un percorso di 3,4 chilometri percorribile in meno di un'ora. Così i vicini di Prato si videro d'un tratto ridotti della metà gli introiti che loro derivavano dalla someggiatura, fatto che mi sembra sufficiente a spiegare la lunga vertenza

che poi ne derivò. Possiamo ben immaginarci come siano andate le cose. Quando i mercanti milanesi (d'accordo con quelli di Faido) proposero la nuova mulattiera, i vicini di Prato devono avere reagito prontamente, protestando il danno che subivano. Per vincere la loro resistenza gli saranno state fatte delle promesse. Nella vertenza i somieri di Prato basavano infatti le loro pretese su documenti, in seguito non più rintracciati, che probabilmente contenevano delle garanzie a loro favore. Poi, come succede spesso, deve essere prevalsa la ragione del più forte e quelli di Prato dovettero reagire «illegalmente» nel tentativo, vano, di far valere i loro interessi (desistettero solo nel 1396, quando fu loro accordato un risarcimento di 600 lire terzole).

Il confronto tra i documenti e i tracciati esaminati permette così di concludere che la mulattiera di Piana Selva fu abbandonata dal traffico commerciale e sostituita dal nuovo tracciato intorno al 1350¹⁹. Il periodo storico, quello del completo dominio di fatto dei Visconti in Leventina²⁰, rende oltremodo plausibile questa nostra ipotesi. La cosiddetta «strada romana» è quindi in realtà una strada milanese.

Note

- ¹ BELLINI GIORGIO 1990: Le vie storiche al Piottino. Documento di lavoro IVS. Berna.
- ² CATTANEO RODOLFO 1874: I Leponti, ossia memorie storiche leventinesi del Padre Angelico. Lugano. Edizione in facsimile, I e II. Bellinzona 1990: I/185.
- ³ ibidem: I/186. Il fatto che la «strada pubblica» di Leventina fosse portata (con interventi anche alla Biaschina e allo Stalvedro) sul fondovalle solo in questo periodo ci consente di capire quali fossero le grosse difficoltà di tracciato (anche su strade importanti per il commercio) a cui era sottoposto il traffico di merci nel corso del Medioevo.
- ⁴ Vedi: DONATI PIERANGELO 1992: Notizia per il Dazio Grande. In: Dazio Grande. Bellinzona.
- ⁵ Le tre mulattiere sono indicate dal Rigolo («Scandaglio Historico»), dal Padre Angelico («I Leponti») e dal Frascini («La Svizzera italiana»). Mi sembra importante rilevare come queste indicazioni concordino nell'escludere implicitamente la «strada alta» sul versante sinistro della valle quale «strada pubblica» per il transito di merci attraverso il San Gottardo.
- ⁶ Nella mappa censuaria di Faido (1858) è indicata la planimetria di alcuni edifici con la denominazione «Antico Dazio». I documenti non consentono di concludere che qui ci fosse un vero e proprio dazio, come quello definito Grande che sarà stabilito al Piottino dopo la costruzione della mulattiera urana. Probabilmente si trattava di un forletto supplementare a quello incassato dalle singole Vicinanze, destinato alla manutenzione di tratti stradali particolari. Ciò almeno si può dedurre da un passo (per la verità non troppo chiaro) dei «Leponti» dove Padre Angelico afferma che la Leventina «da remotissimi tempi» era in possesso del dazio «di Monte Piottino» (vedi: CATTANEO 1874, cit: V 183-184).
- ⁷ Si trovava accanto all'attuale ponte, pure detto «della Vicinanza», costruito per la strada cantonale nel 1819. Nella roccia si scorgono ancora le intaccature dove poggiavano le spalle del vecchio ponte.
- ⁸ La planimetria degli edifici, di cui rimangono i ruderi, è indicata nella mappa censuaria di Prato (1910) con la denominazione «Dazio Vecchio» (ma anche in questo caso non si trattava di un vero dazio: vedi nota 5).
- ⁹ MDT serie Leventina: 3/126 (94) e 127 (95). Per i registi vedi anche: BRENTANI LUIGI 1943: Codice diplomatico ticinese III/52 ss.
- ¹⁰ Il toponimo «Bolle» è ancora menzionato nella Carta nazionale 1252 Ambri-Piotta.
- ¹¹ In particolare MDT, serie Leventina: 15/716 (462) dove nel 1404 si afferma che il territorio di Faido si estende «usque ad Bollas et ad Riellum».
- ¹² Pur se piuttosto malconco, questo tratto di mulattiera si presenta ancora oggi -per le sue particolarità costruttive- come un piccolo gioiello di tecnica stradale medievale e meriterebbe certo un intervento di restauro che ne consenta il recupero quale percorso escursionistico.
- ¹³ In una conferenza del 1967, di cui è rimasto il dattiloscritto, così si esprimeva Renato Fransioli: «Ai primi del Trecento, sembra che

già fosse in funzione la strada che si usa chiamare 'romana' cioè quella del Dazio vecchio e questa è l'opinione del Brentani. Potrebbe anche essere stata usata qualche decennio prima».

¹⁴ Vedi MDT, serie Leventina: 7/291 (238, 239 e 240); 7/296 (242); 10/466 (353); 12/567 (409).

¹⁵ Per il calcolo del tempo di percorrenza ho utilizzato il «diagramma dei tempi di marcia» dei percorsi escursionistici che si basa su una velocità di 4,2 km/h. Per i dettagli, vedi: Ente svizzero pro sentieri, Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio 1992: Direttive per la segnaletica dei sentieri. Riehen.

¹⁶ Per questo si vedano le difficoltà sorte nel secolo scorso nel collocamento della strada cantonale, in: BELLINI 1990, cit.

¹⁷ La corporazione dei mercanti milanesi appare esplicitamente in un documento del 26 marzo 1359 quando due suoi rappresentanti stipulano con i somieri di Faido una convenzione per la sosta. Vedi: MDT, serie Leventina: 7/322 (263).

¹⁸ Sulla definizione delle tratte e per la questione del trasporto «da lago a lago» (da Flüelen a Magadino), o «ad forleytum», si vedano i lavori di CARONI PIO. La ricerca relativa alla determinazione delle tratte spettanti alle singole corporazioni leventinesi mi sembra presentare ancora diverse lacune. La definizione del «longerium» di Prato da me proposta è quindi opinabile, ma mi sembra logica.

¹⁹ Questa datazione è stata recentemente accettata da FRANZIOLIMARIO 1994: Il superamento delle difficoltà naturali. Il caso del Piottino. In: Il nostro paese 222. Tenero.

²⁰ Vedi: DEPLAZES LOTHAR 1978: Aspetti del dominio visconteo in Leventina 1344-1403. In: MDT, serie Leventina: 13/579-599. Bellinzona.

Probleme der Alpenüberquerung im 14. Jahrhundert

Die Überlieferung nennt uns drei Saumpfade in der Piottino-Schlucht, die im Laufe der Jahrhunderte für den Warentransport über den Gotthard in Gebrauch standen.

Beim jüngsten, durch die Urner in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts erbauten Weg haben dendrochronologische Untersuchungen die durch die Überlieferung genannte Datierung bestätigt.

Es blieben also noch Fragen bezüglich sicherer Datierung der beiden anderen Saumpfade offen. Unter Beizug archivalischer Quellen sowie des Geländebefundes liess sich feststellen, dass man den ältesten der drei Saumpfade - jenen von Piana Selva, in Dokumenten von 1311 bestätigt, - gegen 1350 nicht mehr für den Warenverkehr benutzte. Er wurde damals durch eine neue, heute fälschlicherweise als «Römerstrasse» bezeichnete Verbindung ersetzt. Dieser Saumpfad entstand auf Drängen von Milanese Kaufleuten in einer Zeit, in der die Leventina von den Visconti beherrscht wurde. Die Eröffnung der neuen Linienführung führte zu einem jahrelangen Streit zwischen den Säumern von Faido und jenen von Prato. Letztere erlitten in der Tat erwerbsmässig Schaden durch die neue Strasse, welche die Wegstrecke fast um die Hälfte verkürzte.

Dieses Beispiel zeigt die Nützlichkeit der IVS-Arbeiten für die Klärung von Datierungsproblemen. Die schriftlichen Quellen alleine hätten nie zu diesen Resultaten führen können, wenn sie nicht durch den Geländebefund bestätigt worden wären.

Problème(s) du franchissement des Alpes

La tradition cite trois chemins muletiers dans le Piottino ayant servi au cours des âges au trafic des marchandises à travers le Gotthard.

Pour la datation du plus récent, construit par les Uranais durant la première moitié du 16^{ème} siècle, des essais de datation par la dendrochronologie confirmèrent ce que rapportait la tradition.

Des questions restaient cependant encore ouvertes concernant la datation et la confirmation des deux autres tracés muletiers. Sur la base de comparaisons entre des sources archivistiques et des découvertes de terrain, on a pu établir que le trafic des marchandises sur le plus ancien des chemins muletiers, celui de Piana Selva, déjà attesté par des documents en 1311, prit fin aux alentours de 1350. Ce chemin fut remplacé par un nouveau tracé - de nos jours appelé à tort «route romaine» - construit par les marchands milanais à une époque où la Léventine était sous domination des Visconti. L'ouverture de ce nouveau sentier muletier provoqua une dispute des années durant entre les muletiers de Faido et ceux de Prato. Ces derniers souffrirent dans les faits de pertes par le fait du nouvel itinéraire lequel raccourcissait le trajet de presque la moitié de la distance.

Ce cas démontre la valeur de la méthode de travail de ITVS pour la clarification des problèmes de datation: l'analyse des seules sources écrites n'aurait pas permis de trouver la solution si les découvertes de terrain n'avaient permis d'étayer ce résultat.