

*Percorso TI 4*      *Biasca -/ Iragna - Airolo*  
*Carte Nazionali*      *1251, 1252, 1272, 1273, 1293*

**STORIA**      *Aggiornamento Oktober 1993 / Be*

La valle Leventina è percorsa dal fiume Ticino e si sviluppa in direzione nord-ovest dal passo della Nufenen fino al confine con la valle Riviera.

Di origine glaciale, ha poi subito l'azione dei fiumi e dei torrenti che gli hanno conferito l'attuale conformazione. In particolare la durezza delle rocce del Monte Piottino ha costretto il ghiacciaio a scorrere sul fianco destro della valle formando il vasto pianoro sul quale sorgono Prato e Dalpe. Piegando il suo corso verso il fianco sinistro, il fiume Ticino si aprì poi un varco erodendo le rocce e scavando la gola del Piottino che ha sempre costituito un difficile problema per la viabilità in valle.

Le gole della Biaschina e del Piottino dividono la valle in tre zone geografiche: la Bassa, la Media e l'Alta Leventina. I più importanti insediamenti dell'Alta Leventina (al di sopra del Piottino) sono quelli di Quinto e di Airolo - stazione di accesso al San Gottardo (TI 6) e, attraverso la Val Bedretto, ai passi della Novena (o Nufenen) e del San Giacomo (TI 7, TI 8 e TI 9). Sotto la gola dello Stalvedro (sopra la quale, in Val Bedretto e in Val Tremola, vi sono grandi zone pascolive) che la restringe a nord, il fondovalle è caratterizzato da una pianura alluvionale di scarsa pendenza occupata in periodo preistorico da un lago. Sul suo fianco sinistro, al di sopra di Quinto, si apre con ampi pascoli la valle sospesa di Piora - punteggiata (come l'adiacente Val Cadlimo) da laghetti di origine glaciale - che costituisce un collegamento naturale verso l'alta valle di Blenio ed i Grigioni ed ebbe fino al secolo scorso una grande importanza nella viabilità regionale. Poco sopra lo Stalvedro si protende in direzione nord-est verso i Grigioni la Valle Canaria, caratterizzata da un terreno estremamente instabile.

La Media Leventina è delimitata a meridione dalla gola della Biaschina, originata da uno scoscendimento preistorico. A solatio sul suo fianco sinistro - formato da terrazzi sui quali sono depositati a diverse altitudini materiali morenici - sorgono numerosi insediamenti. Il fondovalle (un tempo occupato dal lago formatosi dietro lo scoscendimento della Biaschina) è abbastanza largo, ma in gran parte invaso dai conici di deiezione dei torrenti. I più importanti insediamenti sono quelli di Faido - che dal tardo Medioevo si afferma come capoluogo della valle - e di Chiggiogna. Sotto la Biaschina, la Bassa Leventina occupa un territorio delimitato oggi, alla confluenza tra i fiumi Brenno e Ticino, dai confini dei comuni rivieraschi di Biasca e Iragna. Il suo insediamento più antico ed importante è quello di Giornico, dove verso meridione comincia la vasta pianura alluvionale che si estende fino al Verbano, conosciuta nell'antichità sotto la denominazione di "Campi Canini".

La Valle Leventina ha una posizione di rilievo nella storia del traffico in quanto costituisce l'accesso meridionale al valico del San Gottardo (TI 6) che nel tardo Medioevo divenne un passo importante per i transiti transalpini. Inoltre è collegata alle valli

adiacenti da diversi passi e bocchette. Tra i principali, nel passato, la Bassa di Nara (TI 5), i passi Predelp (TI 1153), dell'Uomo (TI 1157), delle Colombe (TI 1158.1) e del Sole (TI 1158.2), verso l'alta valle di Blenio (TI 12) e i Grigioni; i passi del Sassello (TI 1550), del Campolungo (TI 1155) e del Narèt (TI 1180) verso la Val Sambuco e la Valmaggia; l'Unteralppass (TI 1161) e il passo Bornengo (TI 1160) che attraverso la val Canaria permettono di raggiungere il territorio grigionese.

#### Antichità

Le carte, gli itinerari, le descrizioni romane e dell'alto Medioevo non indicano strade in Leventina (BROGGINI 1989); ma gli insediamenti di Dalpe (5. secolo a.C.) e di Madrano (3. secolo) suggeriscono la necessaria esistenza di vie di comunicazione con funzione prevalentemente locale. I gruppi di popolazione che vivevano in Leventina (e nelle valli adiacenti) erano dediti all'agropastorizia e, quando entrarono in contatto con i Romani, che li designarono come Leponti, avevano già alle spalle quaranta secoli di storia (DONATI PIERANGELO 1991: Elvezi). I primi traffici - che i reperti archeologici provano già per l'età del bronzo - assunsero probabilmente una certa consistenza con la "pax augustea". All'inizio della nostra era le popolazioni alpine stabilirono contatti culturali e commerciali con il mondo romano che, nell'ambito di una convivenza sostanzialmente pacifica, favorirono l'affermazione di forme culturali di tipo romano. Strabone indica tra i prodotti scambiati dalle popolazioni alpine con i Romani resina, pece, legname resinoso (il larice), cera, formaggio e miele. A questi se ne possono aggiungere altri come il cristallo e la pietra ollare: "l'attività di cristalliere fu, già in età romana, un mestiere economicamente importante per le popolazioni delle valli alpine. Ricordare la figura del cristalliere o del cercatore di pietra ollare significa però caratterizzare una popolazione attraverso la sua profonda conoscenza del territorio alpino e, di conseguenza, ammettere la fornitura di un altro tipo di prestazione: il servizio di guida attraverso una regione ad altri sconosciuta" (DONATI PIERANGELO 1989: alto Verbano). Già per quel periodo si può quindi ipotizzare l'apparire, ancora su base individuale, di un'attività che nel Medioevo assumerà importanza economica con l'organizzazione dei contadini leventinesi in corporazioni di somieri. Data la posizione dei primi insediamenti si deve però ritenere che i primi sentieri della valle fossero posti in alto, tra i terrazzi e i crinali, e servissero soprattutto ai bisogni dell'economia agropastorale (transumanza del bestiame) collegando il livello dell'abitazione invernale con i maggenghi e gli alpeggi.

#### Medioevo

All'inizio del Medioevo il paesaggio stradale cambiò lentamente ma in modo significativo. Si può affermare - pur con prudenza in assenza di prove archeologiche - che i Longobardi hanno lasciato in Leventina diversi indizi della loro presenza. Tra questi ci sembra di poter indicare una linea di fortificazioni che si snoda, prevalentemente sul versante destro della valle, da Iragna fino al culmine del San Gottardo, e forse fino ad Hospental. Si può avanzare l'ipotesi che la linea di "fortificazioni longobarde" indichi una strada di transito nel delinarsi, sugli antichi sentieri che cominciano ad essere attrezzati e controllati, di un tracciato privilegiato adibito al traffico pubblico (vedi TI 4.1). Prima del 1441 il confine meridionale della giurisdizione leventinese si estendeva, sulla destra del Ticino, fino a Moleno. Ciò presuppone, malgrado

opinioni riduttive in proposito (MEYER KARL 1911:8), l'esistenza di buone (relativamente al periodo) vie di comunicazione tra Iragna e Giornico/Chironico e suggerisce un possibile collegamento, sempre sulla destra del Ticino, dal Verbano fin verso Quinto. Anche se il passo privilegiato dai Longobardi sembra essere stato il Lucomagno (BOGNETTI 1948), ciò non esclude il transito - poco studiato e minimizzato per il periodo - attraverso il San Gottardo. L'altra propaggine della vecchia Leventina, quella verso Prugiasco, indica per altro anche l'esistenza di una strada alta in sponda sinistra che si staccava dalla mulattiera del Lucomagno e, attraverso la Bassa di Nara, si ricongiungeva a Madrano con quella in sponda destra (vedi TI 5).

Fino al 10. secolo il territorio delle "Tre Valli" Riviera, Blenio e Leventina (particolarmente quest'ultima) occupò una posizione periferica e discosta rispetto alla civilizzata Lombardia; ma proprio allora, nel 948, la loro donazione testamentaria al Capitolo del Duomo di Milano da parte del vescovo Atto di Vercelli (membro di una famiglia longobarda che aveva possedimenti nella regione) le legano strettamente per alcuni secoli ai destini di Milano (BOGNETTI 1960; MEYER KARL 1911). Probabilmente solo attorno al Mille la strada di Leventina venne quindi collocata da Biasca sul fondovalle, trovando però ancora ostacoli insormontabili nelle gole della Biaschina, del Piottino e dello Stalvedro che continuarono ad essere superate dall'alto (vedi TI 4.2). In seguito, quando la mulattiera del San Gottardo assunse importanza internazionale, i contadini leventinesi organizzarono le loro corporazioni di somieri. Sul finire del Medioevo, per impulso dei Visconti e della "Universitas Mercatorum" milanese, verranno intrapresi i primi tentativi per migliorare e spostare la strada verso il fondovalle anche nei difficili tratti segnati dalle gole (vedi TI 4.3).

#### Periodo dei Baliaggi

Nel 16. secolo le autorità urane fecero eseguire in Leventina importanti opere di miglioria stradale. L'esportazione del bestiame e dei prodotti dell'allevamento verso il grande mercato lombardo, che stava alla base della loro spinta espansionistica a meridione (ROGGER 1989), aveva visto i Cantoni forestali impegnati in un lungo confronto con Milano per il controllo della strada del San Gottardo. Quel confronto si risolse a loro favore e il possesso dei "Baliaggi italiani" fu consolidato da garanzie internazionali. L'incremento del commercio transalpino, la concorrenza di altri valichi e i notevoli proventi che potevano ricavare dal Dazio del Piottino, convinsero gli urani - malgrado le titubanze della Dieta confederata (FRANSIOLI RENATO 1967) - ad assumere l'iniziativa per una radicale miglioria della "via delle genti". Aprendo i tratti dentro le gole della Biaschina, del Piottino e dello Stalvedro, tracciarono definitivamente sul fondovalle la "strada pubblica" di Leventina (vedi TI 4.4).

#### 19. - 20. secolo

Tra il 1813 e il 1821 il Cantone Ticino costruì la prima strada interamente carreggiabile tra Biasca e Airolo (vedi TI 4.5). Nel 1882 venne inaugurata la "Ferrovia del Gottardo" e quasi un secolo dopo fu ultimata la strada nazionale.

Le mulattiere nelle gole (Medioevo e periodo dei Baliaggi)  
Nell'antichità le vie che collegavano gli insediamenti posti per lo più sui terrazzi laterali non erano ostacolate dalle gole che venivano superate dall'alto. Durante il Medioevo - con l'incremento della

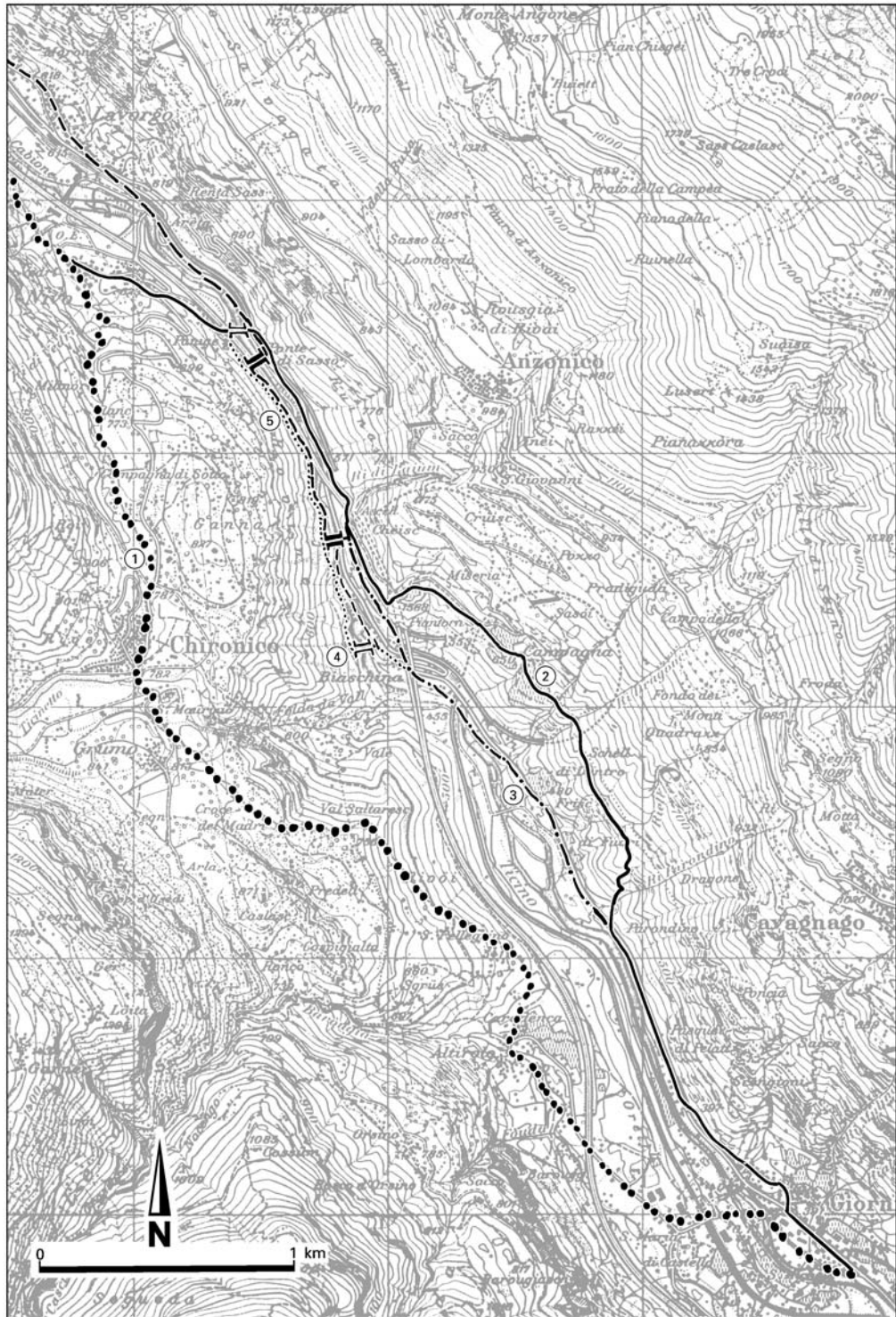
popolazione e la creazione di nuovi insediamenti sul fondovalle che venne bonificato - le strade di transito vennero spostate verso il basso trovando ora nelle gole un ostacolo che dapprima fu aggirato e poi - ma solo nel 16. secolo - verrà affrontato con mulattiere di attraversamento.

Per facilitare la comprensione, diamo una descrizione schematica dello spostamento delle mulattiere delle gole leventinesi.

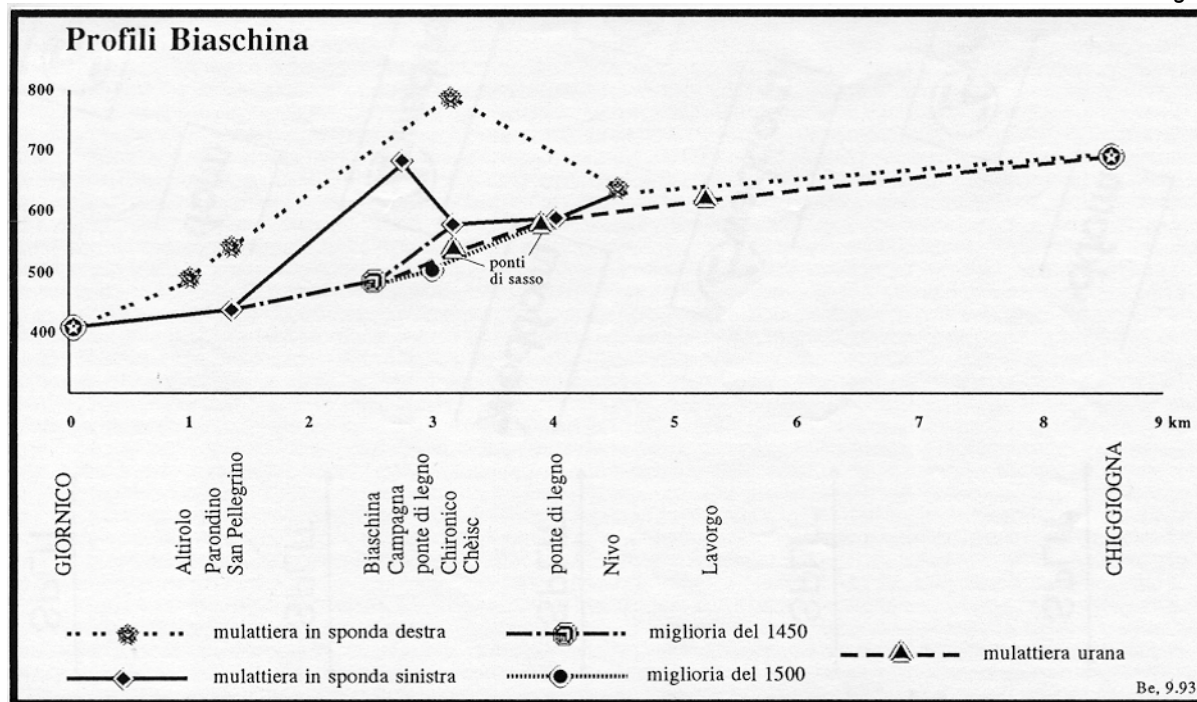
a) Biaschina

Non vi sono documenti che consentono di suffragare con prove sicure una storia delle mulattiere della Biaschina. La ricerca di Emilio Clemente (in FORNI et al. 1979: 105-115) che si basa su pochi documenti, alcune supposizioni e una buona conoscenza del terreno, rappresenta il contributo più completo e attendibile per una storia che resta in gran parte ancora da scrivere (vedi fig. 1 e 2).

Tracciati delle mulattiere della Biaschina (Be, 9.94).  
Fig. 1



Profili indicativi delle mulattiere della Biaschina (Be, 9.93).  
Fig. 2



1) mulattiera in sponda destra

Probabilmente rappresenta il tracciato più antico ma non sembra essere stata utilizzata nel trasporto delle merci attraverso il San Gottardo: lo si deduce da una sentenza del 1352 da cui risulta che, anche se la praticavano "illegalmente", i vicini di Chironico non avevano diritti di sovrappiaggio sulla strada di Leventina (MDT, Serie I: 273). L'oratorio di San Pellegrino suggerisce che fosse l'itinerario privilegiato da viandanti e pellegrini (Donati in: FORNI et al. 1979: 20). Questo tracciato è descritto ai segmenti da TI 4.2.3 a TI 4.2.8.

2) mulattiera in sponda sinistra

Sembra essere il tracciato utilizzato nel trasporto delle merci fino al 1450 circa: è descritto ai segmenti da TI 4.3.1 a TI 4.3.5.

3) mulattiera del 1450

Di datazione incerta: "si può forse supporre che sia stata usata nella seconda metà del 1400 o nei primi del 1500" (Clemente in: FORNI et al. 1979: 107). L'unico tratto residuo di questo tracciato viene descritto al segmento TI 4.3.6.

4) mulattiera del 1500

Di questa mulattiera non rimangono tracce sul terreno. Si presume che "esistesse già nella prima metà del 1500" (Clemente in: FORNI et al. 1979: 110) ed attraversasse il Ticino su di un ponte presso la foce del Ticinello (indicato nella carta del Rigolo).

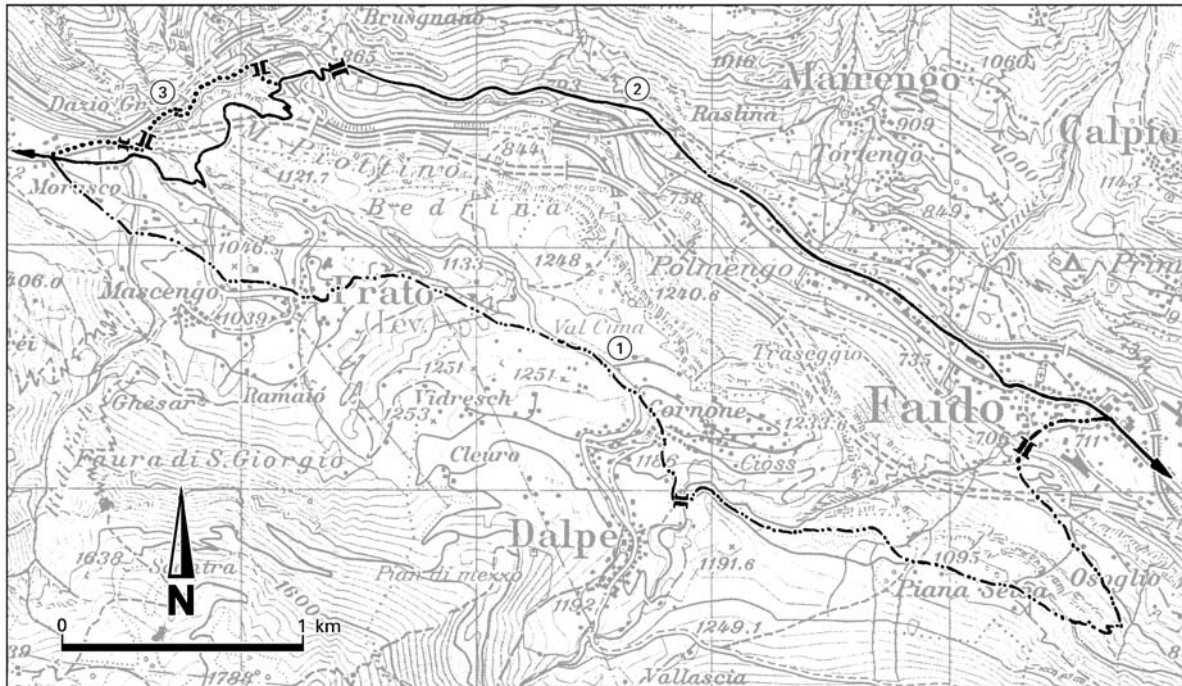
5) mulattiera urana

Costruita attorno al 1570, viene descritta al segmento TI 4.4.1

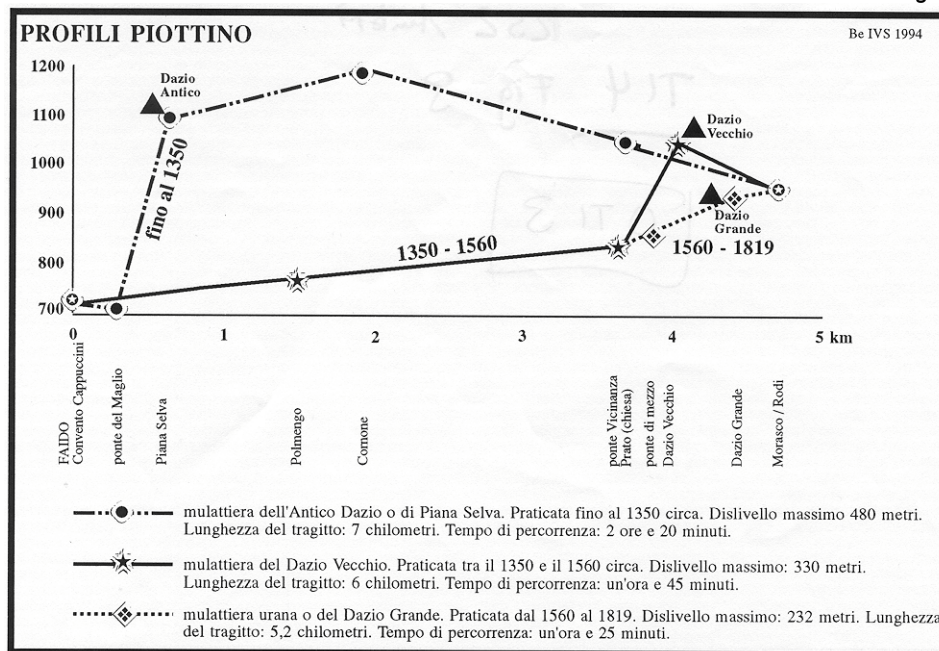
b) Piottino

La ricerca sulle mulattiere del Piottino è più agevole perché i tracciati ricordati nella tradizione (non contraddetta dai pochi documenti a disposizione) si sono in gran parte ben conservati sul terreno (vedi fig. 3 e 4).

*Tracciati delle mulattiere del Piottino (Be, 9.94).  
Fig. 3*



Profili indicativi delle mulattiere del Piottino (Be, 9.94).  
Fig. 4



1) mulattiera di Piana Selva o dell'Antico Dazio  
Utilizzata fino al 1350 circa, viene descritta ai segmenti da TI 4.2.10 a TI 4.2.13.

2) mulattiera del Dazio Vecchio  
Utilizzata fino al 1560, viene descritta ai segmenti TI 4.3.7, TI 4.3.8 e TI 4.3.9.

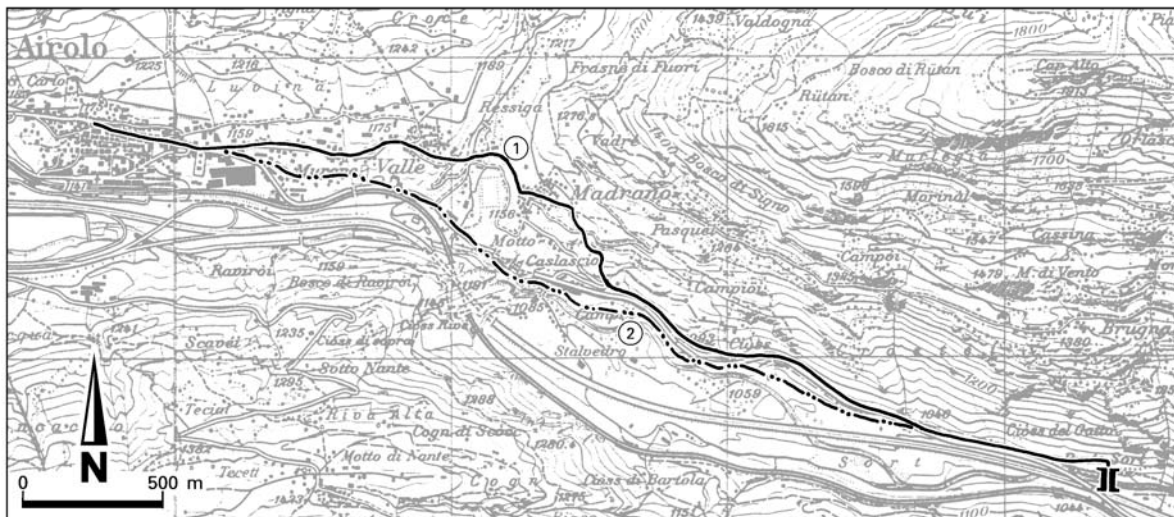
3) mulattiera urana o del Dazio Grande  
Utilizzata dal 1560 fino alla costruzione della strada cantonale nel 1819, viene descritta al segmento TI 4.4.2.

c) Stalvedro

La gola dello Stalvedro è meno problematica delle precedenti e per il suo superamento la "strada pubblica" ha utilizzato solo due tracciati (FRANSIOLI MARIO 1992: 94-95; vedi fig. 5 e 6).



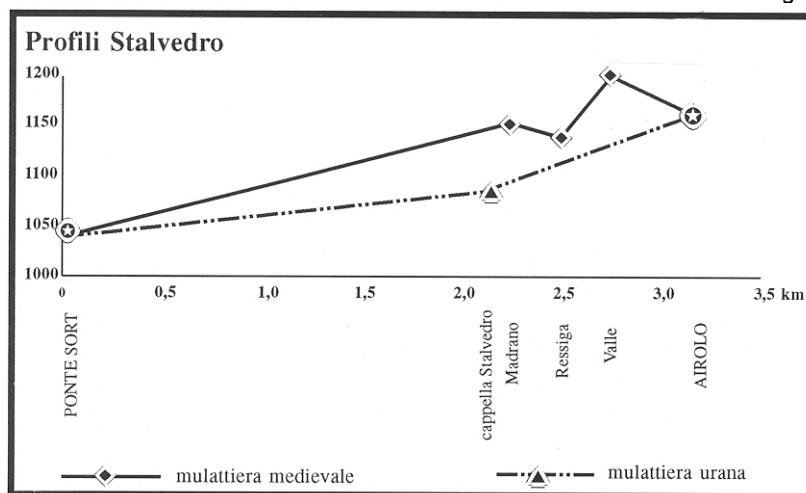
Tracciati delle mulattiere dello Stalvedro (Be, 9.94).  
Fig. 5



1) mulattiera medievale  
Utilizzata fin verso la fine del 16. secolo, viene descritta ai segmenti  
TI 4.2.17 e TI 4.2.18.

2) mulattiera urbana  
Costruita sul finire del 16. secolo, viene descritta al segmento 4.4.3.

Profili indicativi delle mulattiere dello Stalvedro (Be, 9.94).  
Fig. 6



— Fine della descrizione —