

Percorso TI 6 *Airolo - Göschenen; Passo del S. Gottardo*
Tracciato 1 *Mulattiera*
Carte Nazionali *1231, 1251*

STORIA *Aggiornamento November 1995 / Be*

Il primo insediamento di Airolo dovrebbe risalire al popolo celto-ligure dei Leponti. Le ricerche archeologiche hanno messo in luce una necropoli a Madrano che risale al terzo secolo e le vestigia di una prima chiesa ad Airolo risalente al quinto-sesto secolo (FRANSIOLI MARIO 1958-59; LUCCHINETTI 1995).

Il passo del San Gottardo era frequentato dagli alpigiani leventinesi che spingevano le loro mandrie a nord del valico fin sopra Hospental sul grande alpeggio di Antella; l'origine della mulattiera sul versante meridionale è quindi legata alla transumanza del bestiame. L'alpeggio veniva certo caricato da Airolo già in periodo longobardo o precedente e fu poi ceduto alla comunità di Orsera nel 1331. La cappella del 9. secolo recentemente messa in luce sul valico è però indice di un traffico che non si limitava più alla sola transumanza del bestiame (DONATI 1978; FRANSIOLI MARIO 1982: 4-12). La ricerca archeologica a nord del passo ha inoltre messo in luce vestigia di costruzioni risalenti allo stesso periodo sull'alpe di Gamsboden (MEYER WERNER 1983) e a Göschenen (LEHNER 1988-89). Gli edifici rivelano l'esistenza di un'infrastruttura in grado di facilitare il transito almeno nei mesi estivi. L'itinerario che disegnano è quello (conosciuto fin dall'antichità) che aggirava la gola della Schöllenen passando attraverso il Bätzberg (KOCHER 1951: 9-16). La colonizzazione Walser della valle di Orsera a partire dall'11.-12. secolo ha ulteriormente potenziato quella prima infrastruttura e reso possibile anche il transito invernale, vivacizzando il traffico sul passo. Nel 12. secolo (MEYER KARL 1911: 11-15) o nel 13. secolo (SCHULTE 1900: 169-173) fu costruito dai Walser il cosiddetto "ponte del diavolo" che, rendendo possibile l'attraversamento della gola della Schöllenen, accorciò e rese più agevole la strada di valico. Il tracciato della mulattiera trovò così il suo definitivo delineamento e da quel momento la via del San Gottardo si sviluppò fino a diventare una tra le più importanti nel commercio transalpino.

Al tempo del suo massimo sviluppo, nel 18. secolo, la mulattiera era larga su tutto il percorso almeno 2,3 metri (per consentire l'incrocio di due cavalli carichi) e completamente selciata. In generale, nei resoconti di viaggio, è ritenuta una buona strada, anche se poi nel periodo dell'Elvetica, per il passaggio delle truppe e l'incuria in cui fu lasciata, risulta fortemente degradata (KOCHER 1951: 72-78). Rilevò infatti il MESCHINI (1801: I) che "trattine pochi pezzi questa strada ha il suolo selciato, ma in generale malissimamente costruito, presentemente offre quasi dappertutto una superficie così ineguale, che in molti luoghi è quasi impraticabile tanto alle bestie da soma quanto alla gente a piedi"; inoltre "li ponti di pietra ... sono in cattivo essere".

Nei secoli precedenti la mulattiera era certo ancora peggiore. L'architetto Vincenzo Scamozzi, che vi transitò nella primavera del 1600, la descrive come una "strada sassosa" e dice che nella discesa verso Airolo si trovò "in strettezze, doue difficilmente si

poteva dar luogo a somme, et a pedoni, che ueniuanò allo insù" (BOGNETTI 1963: 7). Come su altre strade alpine, anche il transito commerciale sul San Gottardo dovette affrontare fino nel 16. secolo "sentieri irti e stretti, talvolta addirittura intagliati nella roccia con faticoso lavoro dell'uomo: a tal punto stretti, da lasciar passare a stento un animale da soma, e talvolta poco più ampi di due piedi. Spesso, quando difetta il percorso, due rocce scoscese sono addirittura collegate da una trave gettata come ponte; oppure vengono saldate alle pareti di nuda roccia, su pilastri, delle pertiche parallele, e mediante zolle di terra e fascine si stendono dei viadotti". In queste condizioni spesso i viaggiatori stranieri erano costretti a farsi "condurre per mano dagli indigeni, abituati a quei percorsi" o a chiedere "di essere trasportati sulle loro cavalcature, in grado di varcare con assoluta sicurezza i passaggi più difficili e angusti" (SIMLER 1990: 71). Questo giudizio di un cittadino, che si rifà a testimonianze indirette, è probabilmente esagerato ma mette in evidenza lo stretto rapporto di dipendenza del commerciante dalle popolazioni di montagna, cui spettava l'incombenza del trasporto delle somme e della manutenzione della strada. Nel 1331, in occasione della riconferma della convenzione del 1315 (vedi TI 6), le comunità dei due versanti si accordarono per mantenere la strada e i ponti in modo che non ne derivasse danno alle merci trasportate (KOCHER 1951: 86). In quel periodo, sotto i Visconti e per impulso della corporazione dei mercanti milanesi, era stata migliorata anche la strada di Leventina (vedi TI 4.3). Nella seconda metà del 16. secolo gli urani aprirono delle strade nelle tre gole leventinesi (vedi TI 4.4) ed intrapresero in seguito anche il miglioramento della strada del passo. Nel 1595 ricostruirono il "ponte del diavolo" (quello vecchio, ormai malconcio, era largo poco più di 1,5 metri) e nel 1650 il ponte di Häderli, distrutto da un'alluvione dieci anni prima. Nel 1631 fu costruito in sasso il ponte della Tremola (TI 6.1.3), uno dei punti chiave della mulattiera sul versante meridionale, che forse in precedenza era ancora in legno. Già nel 1422 si contavano sul percorso tra Airolo e Göschenen ben dodici ponti (solo quattro in sasso) che dovevano essere rinnovati ogni sette anni (MUELLER URS A. 1991). La manutenzione della strada tra lo Stalvedro e il passo e la "rottura della neve" in inverno erano un obbligo della Vicinanza di Airolo che prelevava perciò una speciale tassa sulle merci in transito. Per gli edifici sul passo si veda il segmento TI 6.1.7.

La strada mulattiera è indicata solo parzialmente nel TA 491 Sanct Gotthard 1871. La strada cantonale era già stata costruita, in parte sul tracciato della mulattiera, e nel passaggio più difficoltoso, quello della Tremola, le numerose serpentine realizzate ne avevano quasi totalmente cancellato le tracce il cui reperimento è possibile, più che sulla base cartografica, grazie all'indagine del terreno.

TERRENO *Rilevamento 31 Juli 1995 / Be*

In territorio ticinese solo il tratto finale della mulattiera, grazie anche a recenti restauri, si è ben mantenuto nel terreno con una morfologia simile a quella ricordata nei resoconti di viaggio del 18. e 19. secolo. Purtroppo per le successive costruzioni stradali anche in questo tratto il tracciato è in parte scomparso e spesso interrotto. Da Airolo al ponte della Tremola è possibile ancora oggi ricostruire il delineamento della mulattiera, ma i tratti rilevabili sul terreno sono (salvo in pochi punti) di scarso interesse morfologico. Nel difficile tratto della Val Tremola, tra il ponte di fondo e quello di

cima, la ricostruzione del tracciato risulta impossibile e i tratti da noi rilevati sono solo indicativi, ipotesi sul possibile delineamento della mulattiera.

Il tracciato è quasi interamente segnalato come percorso per escursionisti ("sentiero storico del Gottardo").

— *Fine della descrizione* —