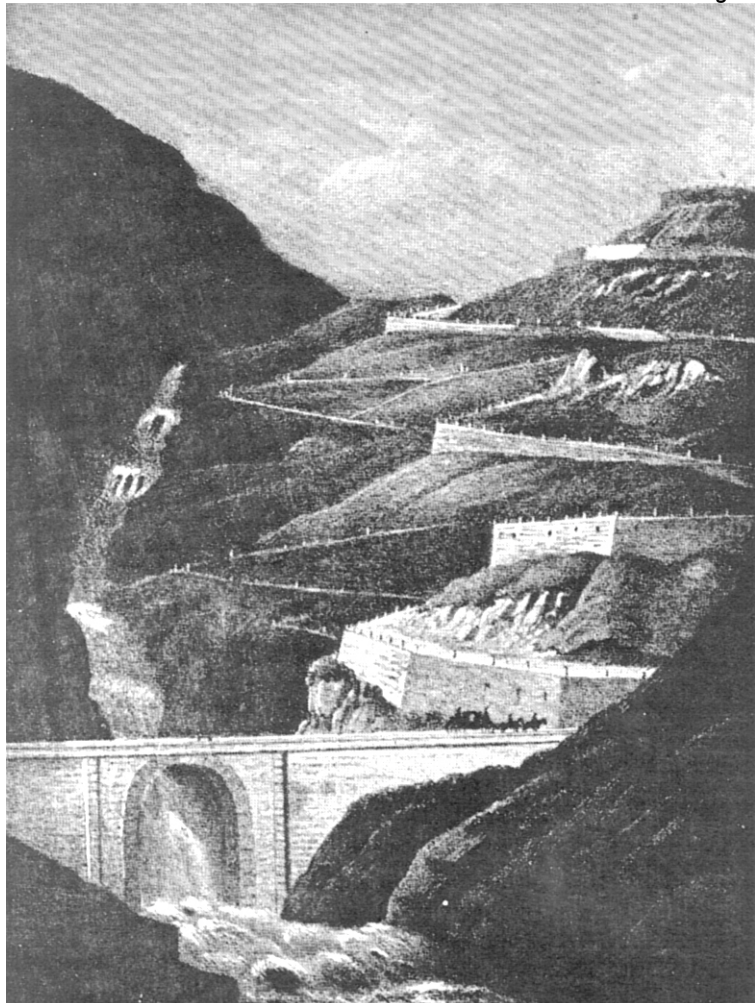


*Percorso TI 6*      *Airolo - Göschenen; Passo del S. Gottardo*  
*Tracciato 2*      *Strada cantonale*  
*Segmento 2*      *R. di Sorescia - Capp. dei Morti*  
*Carte Nazionali*      *1251*

**STORIA**      *Aggiornamento November 1995 / Be*

Indicata nel TA 491 Sanct Gotthard 1871 come "strada di cinque o più metri di larghezza".

*Il disegno di J. Du Bois non è datato, ma dovrebbe essere anteriore al 1891, anno in cui fu costruita la strada invernale. Mostra il vecchio ponte della Tremola (3 su schizzo), con parapetti in sasso, e l'inizio del tratto stradale in serpentina. Le congiunzioni tra i muri formano ancora degli angoli che solo in seguito furono arrotondati (ACB).  
 Fig. 1*

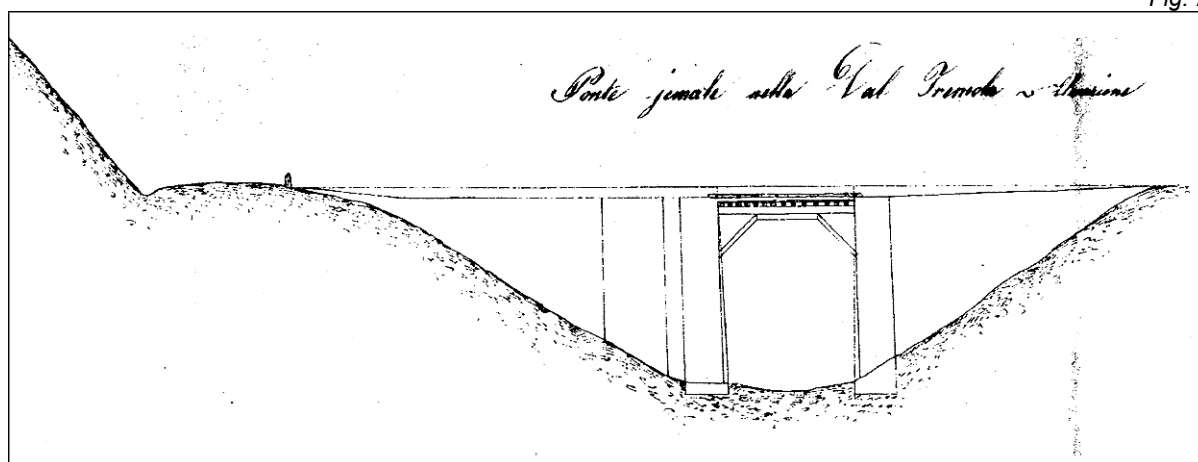


Questo segmento era il più esposto alle valanghe e la sua apertura al traffico in primavera (al momento in cui si abbandonava la "strada jemale" passando dalle slitte ai carri) fu sempre molto difficile. In

particolare nella parte bassa, tra i due ponti della Tremola (tratto a), il tracciato delineato dal Meschini in sponda destra si rivelò scelta poco felice. Proprio qui si accumulavano in primavera grosse quantità di neve per cui i "carratori" e i postiglioni presero l'abitudine di passare coi carri e le diligence lungo la strada in sponda sinistra utilizzando il ponte jemale (2) in legno "il quale non è atto a portare grandi pesi perché sia questo che il relativo ramo di strada non furono costruiti che per il semplice passaggio delle slitte" (ACB, DPC: scatola 94). Nel 1857 fu rafforzato il primitivo ponte in legno (ACB, DPC: scatola 94), situato dov'era quello della mulattiera che, migliorata nel 1839, serviva come "strada jemale". Nel 1890 il ponte, quello utilizzato ancora oggi dalla strada cantonale, venne finalmente costruito in sasso con una spesa di 8116,80 franchi. Contemporaneamente fu costruita anche la strada in sponda sinistra (Rendiconto 1891). Da allora il ponte superiore (3 su schizzo), quello costruito dal Meschini, venne utilizzato sempre meno (anche se fino al 1904 sarà regolarmente mantenuto e consolidato) e poi, quando la strada della Tremola fu pavimentata a dadi, verrà abbandonato insieme al tratto di strada in sponda sinistra.

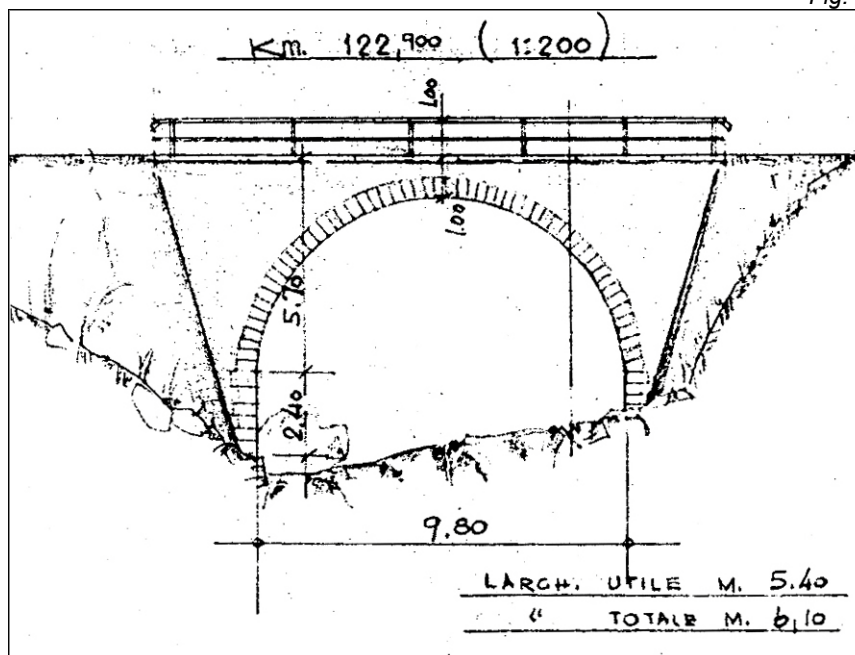
*Disegno dell'ingegner Carlo Fraschina per la ricostruzione in legno (1857) del ponte jemale (2) della Tremola. D'abitudine i "carratori" lo preferivano a quello "ufficiale" (3), così che col tempo la "strada jemale" finì per diventare quella principale (ACB, DPC: scatola 94).*

Fig. 2



*Il ponte jemale (2) della Tremola prima del 1950. Fu costruito nel 1890; negli ultimi anni il fondo viario e le spalle sono state allargate (ACB, DPC II: scatola 5).*

Fig. 3



A riprova delle difficoltà poste dalla manutenzione di questo segmento va rilevato come già nel 1855 il Dipartimento Costruzioni intendesse correggere "lo stradale del San Gottardo allo scopo di toglierlo dal pericolo delle vallanghe, e di rendere meno difficile e più pronto il taglio della neve in primavera"; l'anno successivo l'allora ingegnere cantonale Pasquale Lucchini elaborò un progetto per la correzione della strada tra la cantoniera della Tremola e quella di San Giuseppe, progetto che prevedeva un solo tornante tra il passo ed Airolo con la costruzione di gallerie antineve (Rendiconti 1855 e 1856). Per il suo alto costo la realizzazione del progetto fu sempre rimandata e poi definitivamente abbandonata quando apparve ormai certa la costruzione della ferrovia. Ancora nel 1940 il Dipartimento costruzioni esaminò un progetto più modesto per una modifica del tracciato tra la cantoniera della Tremola e il quarto risvolto (km 123): prevedeva due gallerie della lunghezza complessiva di 550 metri, ma non fu realizzato (Rendiconto 1940).

Dopo gli iniziali interventi di manutenzione del secolo scorso, la ricostruzione di questo segmento non comportò sostanziali modifiche di tracciato; iniziata nel 1930, fu portata a termine solo nel 1951 (fu rallentata dalla mancanza di mano d'opera durante gli anni di guerra). La completa ricostruzione del "Voltone" fu realizzata nel 1931. Nel 1947-48 dovette essere parzialmente ricostruito il tratto di strada tra il ponte della Sella e l'Ospizio danneggiato da un franamento.

Il ponte della Sella (5 su schizzo) necessitò di riparazioni già nel 1898 e subì un importante intervento di consolidamento nel 1926 che ne ha parzialmente modificato la struttura. Scomparse sono invece le due case cantoniere della Tremola. La prima, situata presso il ponte inferiore della mulattiera (1 su

schizzo) fu demolita nel 1989. Per qualche tempo, prima di essere adibita a ripostiglio, aveva ospitato un'osteria. Quella di San Giuseppe, situata poco sotto il "Voltone", fu parzialmente distrutta da una valanga nel 1874: data l'imminente apertura della Gotthardbahn non fu più ricostruita e non ne rimane traccia (FRANSIOLI MARIO 1982: 25).

**TERRENO** *Rilevamento 19 Juli 1995 / Be*

Si tratta del segmento più spettacolare e morfologicamente interessante: su una lunghezza di circa 4 chilometri la strada supera i 300 metri di dislivello tra i ponti della Tremola e il ponte della Sella con 24 tornanti.

Il fondo, largo 6-7 metri, è in dadi di granito (con linea di mezzaria in dadi di porfido). In tre tornanti la strada è stata totalmente o parzialmente cementata o asfaltata.

(vedi schizzo)

Tra i due ponti della Tremola (tratto a) il fondo del tracciato in sponda destra, largo 6 metri, è in terra e ghiaia.

La strada, a mezzacosta, è delimitata da imponenti muri di sostegno o scarpate rivestite (alti fino a 8 metri) su entrambi i lati. Generalmente si tratta di muri legati con malta di cemento, ma nei tratti in cui la strada è stata rettificata rimangono residui dei vecchi muri a secco.

L'intero segmento è delimitato da lunghe file di paracarri posti a una decina di metri l'uno dall'altro. Rimangono tutte le pietre chilometriche.

Lungo il segmento si trovano diversi tombini (sono stati rilevati solo i principali).

2) ponte inferiore della Tremola (detto jemale).

E' il ponte attualmente utilizzato dalla strada cantonale. Lungo 20 metri, con un arco di 10 metri di luce, è costruito in muratura legata con malta. I sassi dell'arco sono accuratamente squadrate mentre gli altri, più piccoli, sono semilavorati. Il fondo viario, largo 6 metri, è selciato con dadi di granito. E' munito di ringhiere laterali in ferro.

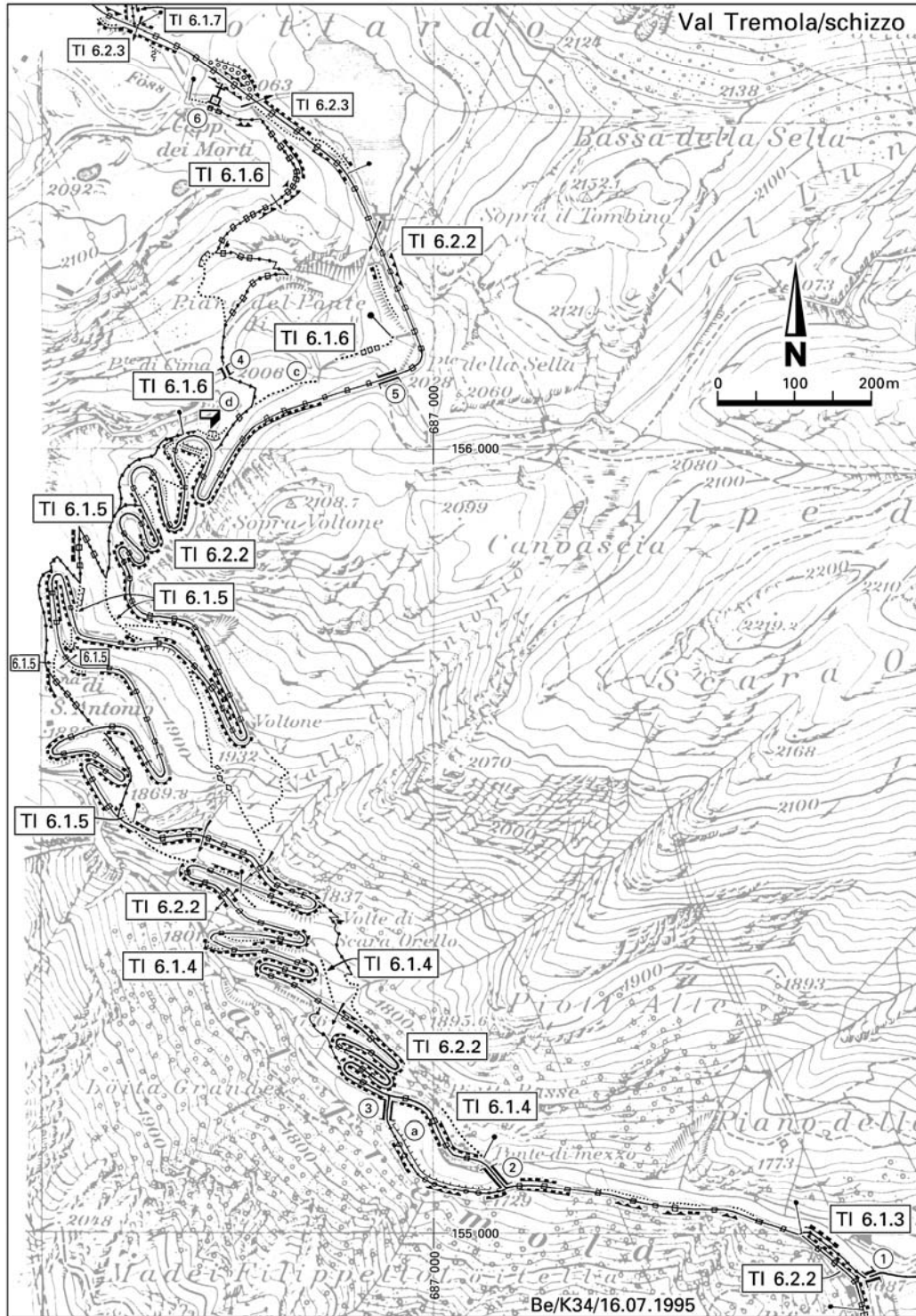
3) ponte superiore della Tremola.

Si tratta del ponte costruito dal Meschini per la prima strada ed oggi è abbandonato. Ad un arco di 12 metri di luce, porta segni evidenti dei successivi interventi di consolidamento. Il fondo viario è in terra.

5) ponte della Sella.

Lungo 18 metri è costruito in muratura legata con malta; l'unico arco misura quasi 12 metri di luce. I sassi dell'arco sono accuratamente squadrate, gli altri sono semilavorati. Il fondo viario, largo 6 metri, è pavimentato con dadi di granito. Munito di ringhiere di ferro su entrambi i lati.

Fig. 4



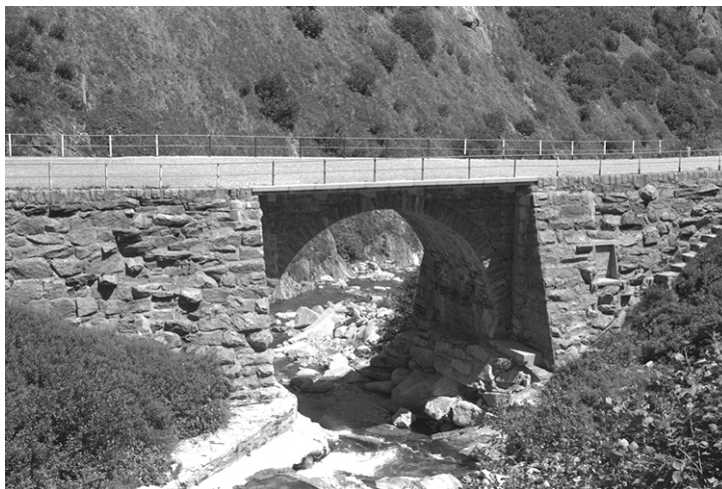
*La bella e impressionante serpentina tra i ponti della Tremola e il ponte della Sella. Nella zona centrale si intravede il tracciato della mulattiera (foto Be, 19. 7. 1995).*

*Fig. 5*



*Il ponte inferiore della Tremola è quello utilizzato attualmente dalla strada cantonale. La sua costruzione "in vivo" risale al 1890, ma le spalle sembrano aver subito interventi recenti.*

*Fig. 6 (Be, 19. 7. 1995)*



*Sul ponte superiore della Tremola sono evidenti i segni dei vari interventi di rifacimento, uno dei quali, importante, avvenne nel 1904. In quell'anno viene già definito "vecchio ponte della Tremola".*

*Fig. 7 (Be, 19. 7. 1995)*



*I muri più possenti di tutto il segmento sono quelli che sostengono il tornante detto "il voltone". Questo tornante fu completamente ricostruito nel 1930-31.*

*Fig. 8 (Be, 10. 7. 1995)*



*A parte le ringhiere in ferro, il ponte della Sella non sembra aver subito importanti rifacimenti dopo l'intervento di consolidamento del 1926.*

*Fig. 9 (Be, 14. 7. 1995)*



Questo segmento è un bene culturale di importanza nazionale al quale è necessario dedicare la massima attenzione. Ancora in questi anni subisce però delle ricostruzioni dei muri di sostegno di dimensioni eccessive e secondo tecniche non rispettose del manufatto preesistente. In questo senso, si tratta di una strada minacciata da "troppe cure", forse inopportune. Inoltre questa strada turistica è senz'altro "imbruttita" dalla parziale pavimentazione in cemento dei risvolti, dalle troppe ricariche in asfalto sul selciato e da alcuni parapetti in cemento nei tornanti. Ci sembra quindi auspicabile il suo risanamento, per cui rimandiamo alle considerazioni espresse in TI 6.2.

*La casa cantoniera della Tremola fu demolita il 28 settembre 1989: non si sa da chi né per quale ragione. Il Cantone e gli addetti ai lavori dovrebbero prestare maggiore attenzione alla conservazione di quegli elementi del paesaggio stradale che, anche se poi per le mutate condizioni furono trascurati, ebbero un'importante funzione nella storia locale del traffico.*  
Fig. 10 (LA, 1. 11. 1988)



— Fine della descrizione —