

Percorso TI 6 *Airolo - Göschenen; Passo del S. Gottardo*
Tracciato 2 *Strada cantonale*
Segmento 5 *S. Carlo - Brüggloch*
Carte Nazionali *1231, 1251*

STORIA *Aggiornamento Oktober 1995 / Be*

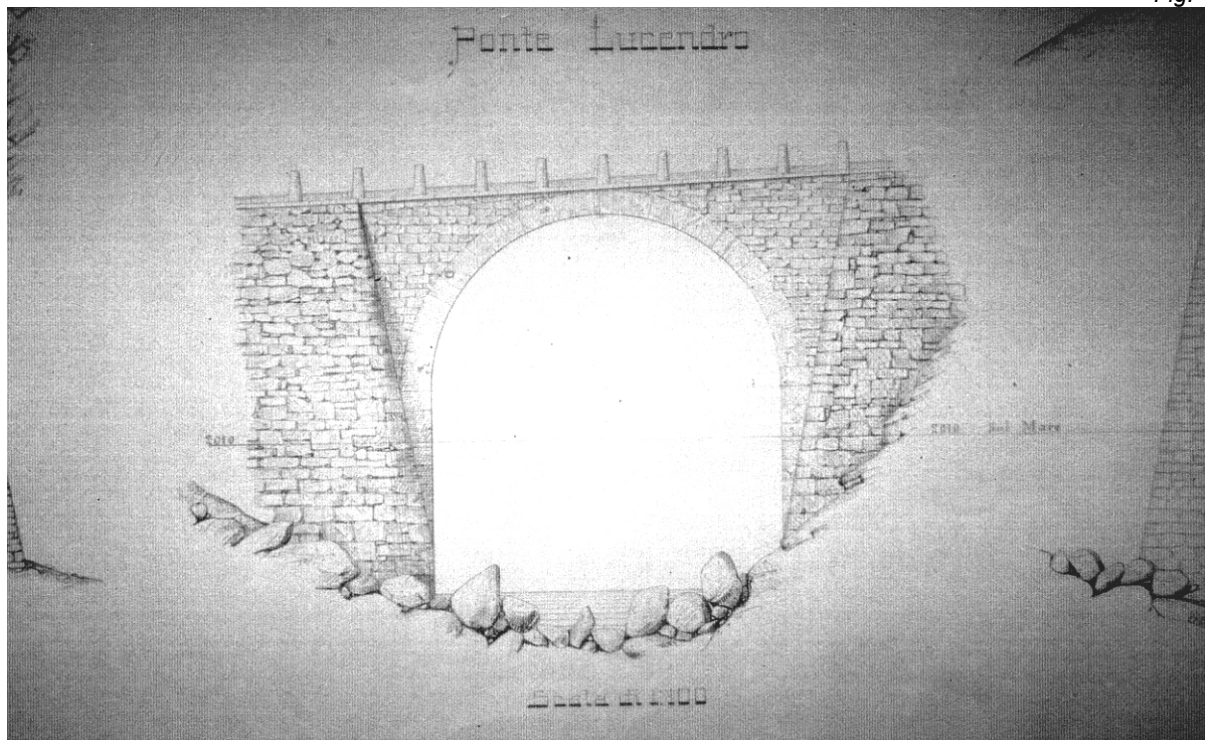
Indicato nei TA 491 Sanct Gotthard 1871 e 398 Andermatt 1872 come "strada di 5 o più metri di larghezza" con tracciato più sinuoso e in parte diverso dall'attuale (in zona San Carlo).

Nel TA Andermatt 1872 è indicata la casa cantoniera (costruita nel 1843) a quota 1976 metri.

Questo segmento fu sempre di difficile manutenzione, in particolare nella zona tra il ponte di Lucendro e il confine urano, per l'erosione esercitata dalla Reuss e la presenza di diversi affluenti laterali. Negli ultimi trent'anni del secolo scorso vennero costruite le "scogliere" a riparo della strada e furono a diverse riprese ricostruiti i muri di sostegno. La prima "ricostruzione generale" di questo segmento risale agli anni 1929-30. Nel 1936 iniziarono i lavori per la modifica del tracciato in zona San Carlo e nel 1945 la strada tra l'Ospizio e il confine urano era completamente pavimentata a dadi.

Il primo intervento di riparazione al ponte Lucendro "minacciante rovina" risale al 1890. Nel 1902 fu necessario rinforzare la spalla destra. Nel 1919 si verificò il "cedimento dell'arcata in corrispondenza al piano d'imposta" e furono allora eseguiti importanti lavori di consolidamento (Rendiconto 1919).

*Il ponte Lucendo come si presentava nel 1883, prima dei diversi
interventi di consolidamento (ACB).
Fig. 1*



TERRENO *Rilevamento 14 Oktober 1995 / Be*

Segmento in leggera discesa lungo 3500 metri circa.

(vedi schizzi)

Salvo una breve interruzione asfaltata all'incrocio con la strada nazionale, il fondo largo 6,5 metri è interamente selciato con dadi di granito (dadi di porfido che segnano la mezzaria) e con lastricato laterale sui due lati.

Fig. 2

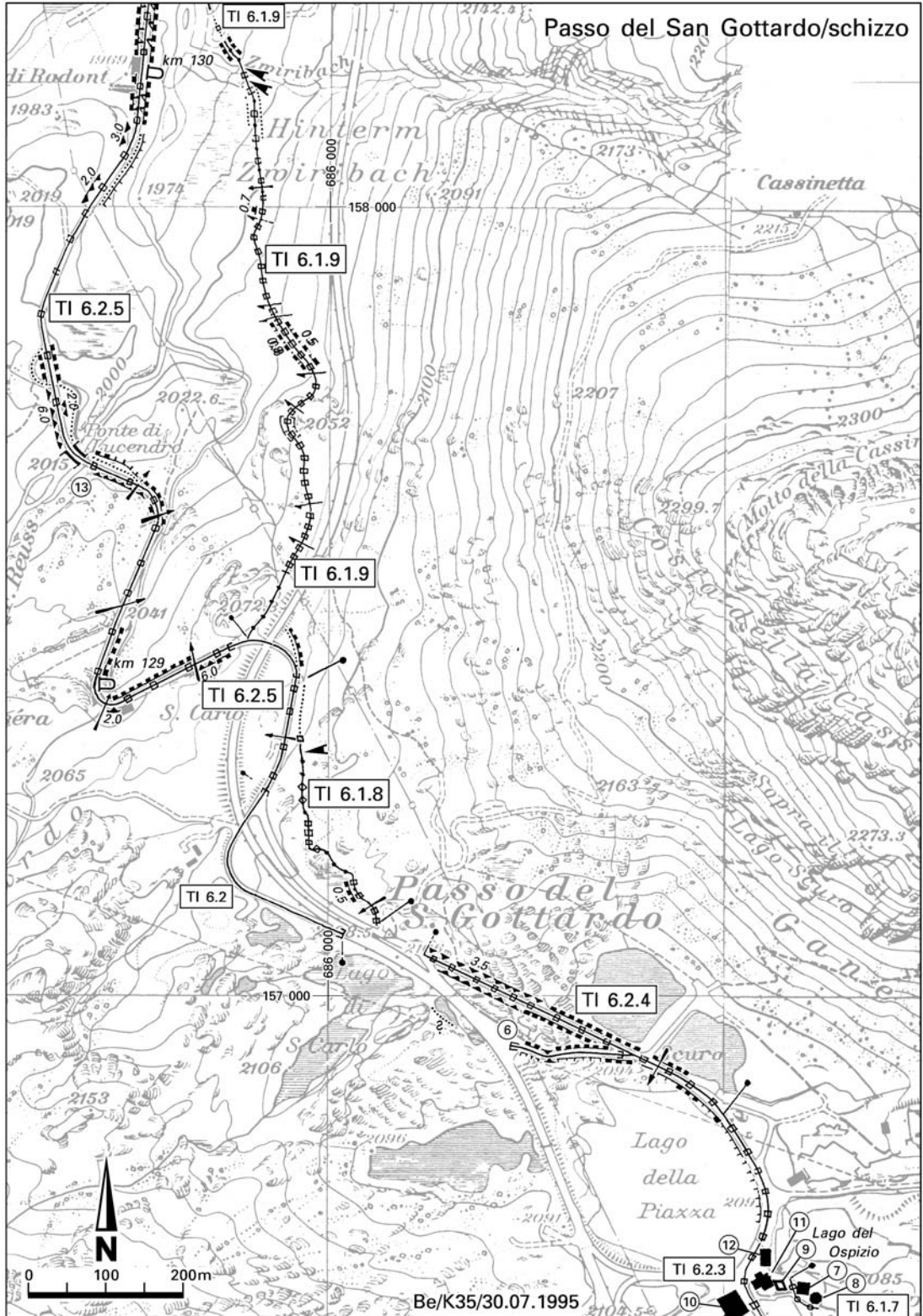
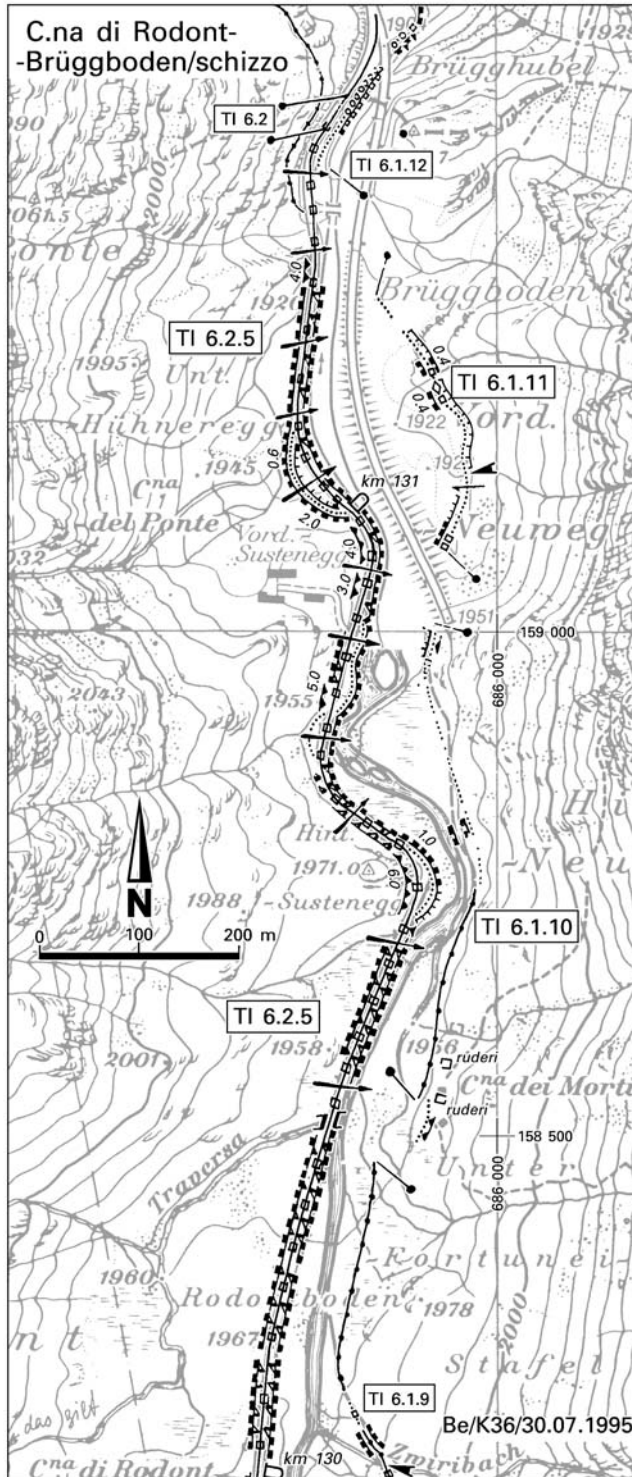


Fig. 3



Il ponticello dopo il laghetto di Rodont è lungo 5 metri. Lungo il segmento vi sono numerosi tombini e tre tombe. Le pietre chilometriche ai km 129, 130 e 131 sono rimaste intatte. Il campo stradale è quasi interamente delimitato da paracarri in granito.

La struttura della strada si presenta in parte a mezzacosta, ma è soprattutto caratterizzata da lunghi tratti in terrapieno.

Nei tratti a mezzacosta prevalgono a valle muri di sostegno e scarpate erbose; a monte soprattutto scarpate in roccia lavorata, alte fino a 6 metri.

Quelli in terrapieno sono sostenuti da muri (spesso a foggia di scarpata) costruiti con pietre squadrate piuttosto grosse e sembrano essere stati realizzati al momento della migliona degli anni '30.

In diversi punti, dove la strada è stata rettificata, restano residui visibili del vecchio tracciato, generalmente adibiti oggi ad area di posteggio. Un residuo piuttosto importante si trova verso la fine del segmento (al km 131) dove, per una cinquantina di metri, vi è un tratto abbandonato in terrapieno con fondo in terra largo 5,5 metri. In concomitanza con questi tratti si trovano resti dei vecchi muri di sostegno a secco, costruiti con pietre di forma irregolare.

Il ponte Lucendro (13) è costruito in muratura di pietre lavorate legate con cemento. E' lungo una ventina di metri e il suo unico arco ha una luce di 9 metri. Il fondo stradale pavimentato a dadi è largo 6,5 metri.

Questo segmento è caratterizzato soprattutto da lunghi passaggi in terrapieno che mettono al riparo la strada dalle piene della Reuss e dei suoi numerosi affluenti laterali.
Fig. 4 (Be, 10. 7. 1995)



Presso il laghetto di Rodont la costruzione ha distrutto su una decina di metri il fondo selciato. Si tratta di un brutto intervento che andrebbe evitato su questo tipo di strade.
Fig. 5 (Be, 14. 7. 1995)



In diversi punti, come qui del sottopassaggio presso il ponte Lucendro, rimangono residui del vecchio tracciato. Si può allora constatare come le migliorie apportate negli anni Trenta abbiano notevolmente modificato l'aspetto della vecchia strada della Tremola.

Fig. 6 (Be, 14. 7. 1995)



Al km 131 la rettifica del tracciato è particolarmente evidente. Il tratto abbandonato sulla sinistra si presenta con il fondo in terra. Fino agli anni Trenta la strada della Tremola aveva fondo in ghiaia.

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



*Il bel ponte Lucendro ha mantenuto
apparentemente la sua struttura
originale ma la fattura dei muri rivela
come sia stato più volte consolidato.
Fig. 8 (Be, 14. 7. 1995)*



SCOPI E MISURE

Questo segmento è particolarmente pregevole dal punto di vista morfologico e dovrebbe essere mantenuto con la massima cura. Rimandiamo alle considerazioni espresse in TI 6.2.

— Fine della descrizione —