

*Percorso TI 222 (Magadino -) Quartino - Monte Ceneri (- Lugano)*  
*Carte Nazionali 1313*

**STORIA** *Aggiornamento Juli 2003 / CLM*

Questo percorso, oggi come pomposamente e troppo spesso succede in Ticino denominato "Strada romana", da Quartino sale al Monte Ceneri, mettendo in collegamento due importanti assi viari: la strada tra Bellinzona e Magadino (TI 1 o più precisamente, ormai, TI 1.4) con quella che da Bellinzona si distacca a Cadenazzo per salire le pendici del Monte Ceneri e quindi portare a Lugano o Ponte Tresa (TI 21 e TI 22).

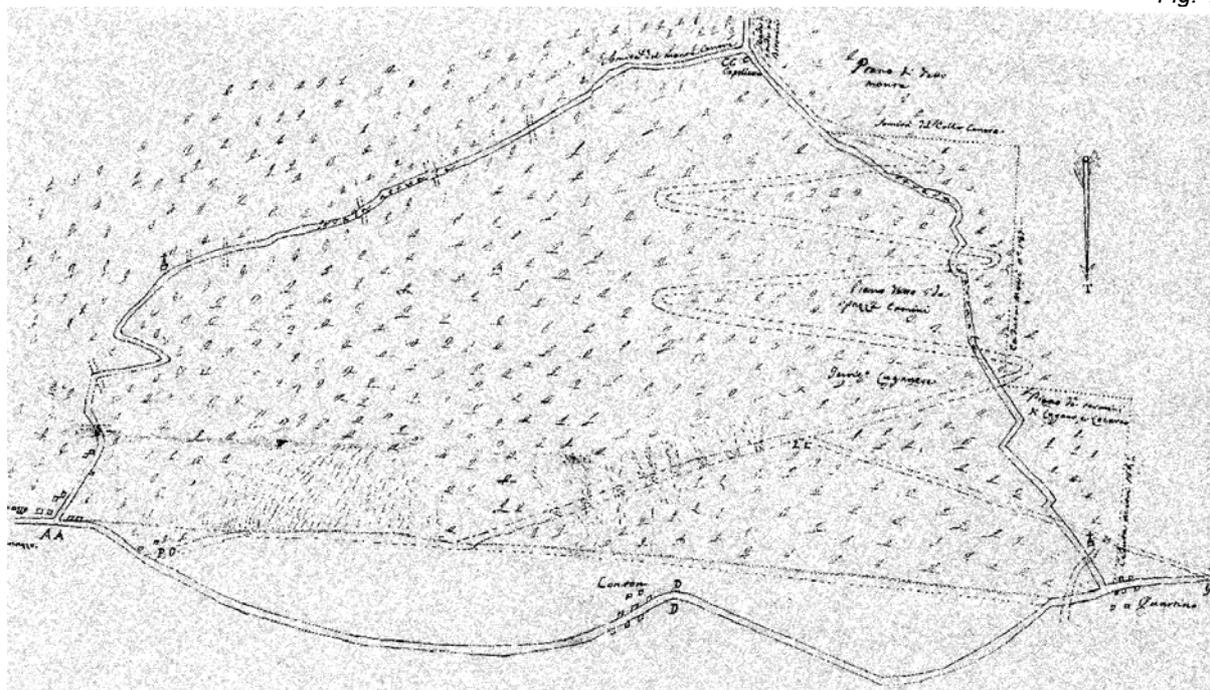
Da un punto di vista delle relazioni viarie, come intuibile, rivestiva un grande interesse per i collegamenti diretti tra i bacini del Lago di Locarno e quello del Ceresio ed è probabile che tale accesso fosse praticato sin dall'antichità, come è possibile intuire dalla facilità di accesso che la morfologia di questo fianco di montagna presenta. La precoce frequentazione di questa strada è, molto probabilmente, da mettere in relazione alla "strada francesca" che percorreva il versante meridionale del Piano di Magadino che supponiamo si mantenesse a mezzacosta per evitare le ampie zone paludose e intransitabili del Piano.

Poco, in effetti, si sa circa l'esatta ubicazione dell'antica "strada francesca" che univa Bellinzona a Magadino, ma si suppone che uno dei punti sicuri di transito fosse situato in corrispondenza dell'antica chiesa di San Nicola di Contone, posizionata molto a monte del paese, e documentata sin dall'inizio del 12. secolo (eretta nel 1104 da Wido da Samarate), con annesso ospizio attestato nel 1219 (GILARDONI 1967: 305). Per giungervi l'ascesa doveva iniziare a Quartino, in corrispondenza della salita per il Monte Ceneri che interessa in nostro percorso.

Uno dei primi documenti che menziona direttamente la "strada francesca" riguarda la posa di "cinque belli e ben intagliati sassi di termine" per definire i confini distrettuali tra Locarno, Bellinzona e Lugano nella regione del Monte Ceneri. Per la posa, il 13 settembre del 1367 il duca di Milano Gian Galeazzo Visconti diede incarico a tal Pinetto de Pinotti e due di questi termini vennero posti sulla strada "Francischa". Molto probabilmente due tra i termini che abbiamo individuato lungo il percorso (vedi TI 222.0.2) facevano parte di questa serie, come altri due individuati lungo il cosiddetto "Sentiero dei Termini" (vedi TI 108.0.2)

*Il progetto dei fratelli Barchetta riguardante la "Strada del Montecenerino"*

Fig. 1



Di certo l'importanza della strada del Montecenerino aumentò quando, scomparso definitivamente il porto di Gordola prima e dopo la caduta del ponte della Torretta (1515), il porto principale per l'imbarco delle merci da e per il Milanese divenne quello di Magadino. Questo raccordo divenne quindi strategico per i collegamenti tra le Valli del Luganese e Lugano stessa con quest'importante approdo commerciale. Il primo documento riguardante l'assegnazione di un appalto per il rifacimento di questa strada risale al 1563, ormai in pieno periodo balivale, e sappiamo che l'incarico fu affidato a tale Guglielmo Petrocchi di Rivera. Egli provide anche ad una correzione delle curve e delle pendenze fornendo alla strada un assetto meno disagiata (LEONI 1989: 665-68). Supponiamo che i lavori commissionati comprendessero la selciatura del fondo del quale il BONSTETTEN, alla fine del 18. secolo, ne parla (1800-01).

Di preciso sappiamo che quella strada, nonostante la richiesta di migliorarne le curve, aveva un andamento che non corrispondeva assolutamente all'attuale. In un progetto di rifacimento della strada firmato da tali Francesco e Giuseppe Barchetta, databile intorno alla fine del 18. o ai primissimi anni del 19. secolo, viene indicato l'andamento della strada allora esistente e quello della strada da realizzare ex novo.

Nella figura qui di seguito riportata la situazione è chiaramente leggibile (riproduzione permettendo):

- in linea nera e piuttosto spessa è indicata la vecchia strada per il Monte Ceneri che aveva un andamento praticamente rettilineo e raggiungeva la sommità del colle con piccoli e appena accennati tornanti.
- in linea tratteggiata viene indicata la possibile variante da realizzare, con curvature molto più ampie e pendenze limitate per

agevolare il transito dei carri, che a grandi linee corrisponde al tracciato dell'attuale strada.

Già nella sua perizia del 1801 l'ingegner MESCHINI dà una descrizione del vecchio tracciato. Esso si distacca dalla strada che dal Monte Ceneri discende a Cadenazzo verso Bellinzona, "attraversa li prati del piano del monte con suolo non formato e molto acquoso, indi discende per la maggior parte rapidissima sino a Quartino con molte anguste e difficili e pericolose voltate. Il suolo è male selciato principalmente la parte situata nel Distretto di Locarno, mancante di fossi, per cui nell'Inverno vi sono dei passi impraticabili pel ghiaccio che si forma tanto dalle acque scaturenti dalla montagna, che provenienti dalle nevi. Dalla riforma suddetta [quella della strada sulla cima del Monte Ceneri] ne verrebbe pure di questa strada, che si ridurrebbe a meno della metà e che potrebbe anch'essa divenire molto comoda e seguente" (I, 1801). Anche la "Strada del Montecenerino", in ragione della sua importanza commerciale per i collegamenti con il porto di Magadino, rientrava fra le strade cosiddette "maestre" e in seguito "cantionali" da risistemare o ricostruire, come conferma il prospetto del Gran Consiglio per la "I. costruzione della rete stradale cantonale" del 1804. Il tronco Piccolo Monteceneri è menzionato ma senza indicazioni circa le spese di riattazione previste. Su queste premesse, nel 1813 il Piccolo Consiglio incarica l'ingegnere Pocobelli di ispezionare lo stato di questa strada, del cui pessimo stato lo stesso ingegnere aveva dato informazione al governo l'anno precedente sollecitando l'urgenza di riparazioni. Ne deriva lo stanziamento di una cifra di 450 lire per le "restaurazioni". Fino al 1835 sono documentabili numerosi interventi di risanamento e miglioria di questa strada: nel 1826 l'ingegner Fontana riceve 850 lire la sua riattazione, nel 1828 Giovanni Battista Canepa riceve un contratto per la sua manutenzione (oltre ad altri tronchi stradali); nel 1834 e 1835 vengono fatti importanti lavori da Quartino sino alla sommità del Ceneri, appaltati a Giuseppe Maggioni di Cadro. Ma è probabile che l'aspetto attuale della strada, o meglio quello che ancora è visibile in particolare nella sua parte intermedia, sia da far risalire al 1883, quando Fulgenzio Albertoni presenta una nota spese di Fr. 3.701,96 (piuttosto consistente) per spese di riattazione.

Il percorso è indicato nelle mappe censuarie di Magadino (MINAZZOLI 1852) e Rivera (GABUTTI 1869) con la denominazione "Strada cantonale del Montecenerino"; nel TA 515 Bellinzona 1910 è indicato come "strada di campagna o mulattiera".

#### **TERRENO** *Rilevamento 11 Juli 1989 / CLM*

Per quanto riguarda il terreno vengono qui descritti il tratto iniziale della "Strada del Montecenerino", tra Quartino e la località Alla Croce, e quello finale alla sommità del colle del Monte Ceneri. Quello centrale, tra Alla Croce e il Monte Ceneri, particolarmente interessante, è descritto a parte.

Lungo il primo tratto della strada, nel punto in cui oggi si trova il cimitero di Quartino, si trovava l'antica chiesa di San Giorgio, di origine medievale, demolita all'inizio del 20. secolo ma da tempo già in abbandono. Il GILARDONI la suppone di fondazione fruttuariense (1967: 397).

Questo segmento iniziale è stato integralmente rinnovato e trasformato in una strada carrozzabile, d'accesso a numerose case d'abitazione primaria, che da Quartino giunge sino alla località Alla Croce.

La sua lunghezza complessiva è di 700 metri, in salita medio-leggera. Il fondo è largo 4 metri, asfaltato; si intravedono ancora resti dell'originario rivestimento selciato dove manca l'asfalto.

Di fronte al cimitero la superficie viaria è stata ricoperta, su una lunghezza di una cinquantina di metri, con cubetti di porfido.

A monte si segnala un lungo muro di sostegno nella parte intermedia, sia a secco che in parte rinzaffato, alto 1 metro, cui seguono 150 metri di muro di cinta in sassi rinzaffati, alto 0,5-1 metro.

A valle 100 metri di muro di sostegno a secco, alto fino a 1,2 metri, nel quale si apre, nella parte centrale, un portale.

Si rileva un solo tombino, riammodernato.

Il tratto finale, sulla sommità del colle del Monte Ceneri, in prossimità degli edifici militari, è stato asfaltato per una lunghezza di 400 metri.

Non conserva alcun elemento di interesse.

— *Fine della descrizione* —