

<b>Zeitschrift:</b>	Folklore suisse : bulletin de la Société suisse des traditions populaires = Folclore svizzero : bollettino della Società svizzera per le tradizioni popolari
<b>Herausgeber:</b>	Société suisse des traditions populaires
<b>Band:</b>	65 (1975)
<b>Artikel:</b>	La strada carrozzabile della Verzasca (1875-1975)
<b>Autor:</b>	Binda, Angela Maria / Binda, Franco
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1005333">https://doi.org/10.5169/seals-1005333</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## La strada carrozzabile della Verzasca (1875-1975)

Un momento importante e fors'anche determinante nella vita delle nostre valli è costituito dall'apertura della strada. Quale esempio del complesso di difficoltà, fatiche, sacrifici e anche di ingiustizie che l'avvenimento comportò, può valere il caso della Verzasca.

Ricorre quest'anno il centenario dell'inaugurazione della strada carrozzabile di questa valle, opera che ebbe sotto il profilo sociale, economico e anche etnologico un grande rilievo fin dai primi anni della sua realizzazione.

La costruzione rientra nel quadro degli sforzi del Cantone di darsi una rete viaria. Sulla situazione all'inizio dell'Ottocento così si esprimeva il Franscini: «non avevamo che strade difficili, strette e orride. Dalla frontiera di Chiasso fino a Capolago, era un po' men disagevole che altrove il carreggio e vi si vedeva pel servizio dei passeggeri un certo numero di sedie e d'altre vetture. Di là a Lugano 8 miglia di lago irremissibilmente (cioè senz'altra possibilità). Da Lugano a Bellinzona pel Monte Ceneri s'andava o a piedi o con somieri ed a cavallo, viaggio d'una giornata. Da Bellinzona ad Airolo trista similmente e peggio la condizione del cammino, vetture di niuna sorta, fuorché carri e carretti strascinati da lenti bovi. Non occor dire di quale malvagità fosse il passaggio del Gottardo. Niun carreggio sulla destra del Ticino tra Bellinzona e Locarno, niuno in Blenio, niuno in Valle Maggia». Va detto che i trasporti di merci e derrate alimentari avvenivano dalla Lombardia verso il Ticino e viceversa mediante larga utilizzazione delle vie lacuali di cui Magadino era un importante punto terminale.

Una delle prime preoccupazioni del Cantone costituitosi (1803) in repubblica autonoma fu, accanto al problema della pubblica istruzione, la progettazione e costruzione di strade carrozzabili cantonali.

Si poneva il grosso problema del finanziamento. I mezzi vennero reperiti mediante l'aumento dei dazi; si tenne elevato il prezzo del sale e si conservò la carta bollata. Questi mezzi finanziari erano naturalmente devoluti al finanziamento delle sole strade cantonali, la cui rete, di ca. 250 km, venne ultimata verso il 1830. Essa comprendeva le tratte: Chiasso-Airolo; Bellinzona-Locarno; Locarno-Cevio; Biasca-Olivone. La strada della Verzasca era compresa nel progetto di realizzazione delle *strade circolari*. Erano così chiamate quelle che riguardavano la circoscrizione politica del *circolo*, che in particolare collegavano un comune con un altro; erano estese talvolta ad un'intera vallata, come nel caso della Verzasca.

Il 1º luglio 1820 il Gran Consiglio, per evitare l'accumularsi di oneri a carico dello Stato, emanava una legge che prescriveva: 1. Messa a carico del Comune sul cui territorio viene costruita una strada circolare, senza riserva nè eccezione alcuna, delle indennizzazioni dei fondi e caseggiati occupati o danneggiati dalla costruzione, riattazione o manutenzione delle medesime. 2. Messa a carico dei Comuni, sul rispettivo territorio e in perpetuo, del servizio di manutenzione inerente alle strade circolari<sup>1</sup>. Prima di procedere all'inizio dei lavori i singoli comuni dovevano anticipare allo Stato la loro quota parte di spesa di costruzione sotto forma di prestito al Cantone e in misura dei  $\frac{2}{3}$  della spesa, mentre  $\frac{1}{3}$  la pagava il Cantone quale sussidio.

Il primo preventivo allestito nel 1840 prevedeva una spesa globale di Fr. 381 220.-. Ma, come vedremo in seguito, le cose andarono ben diversamente.

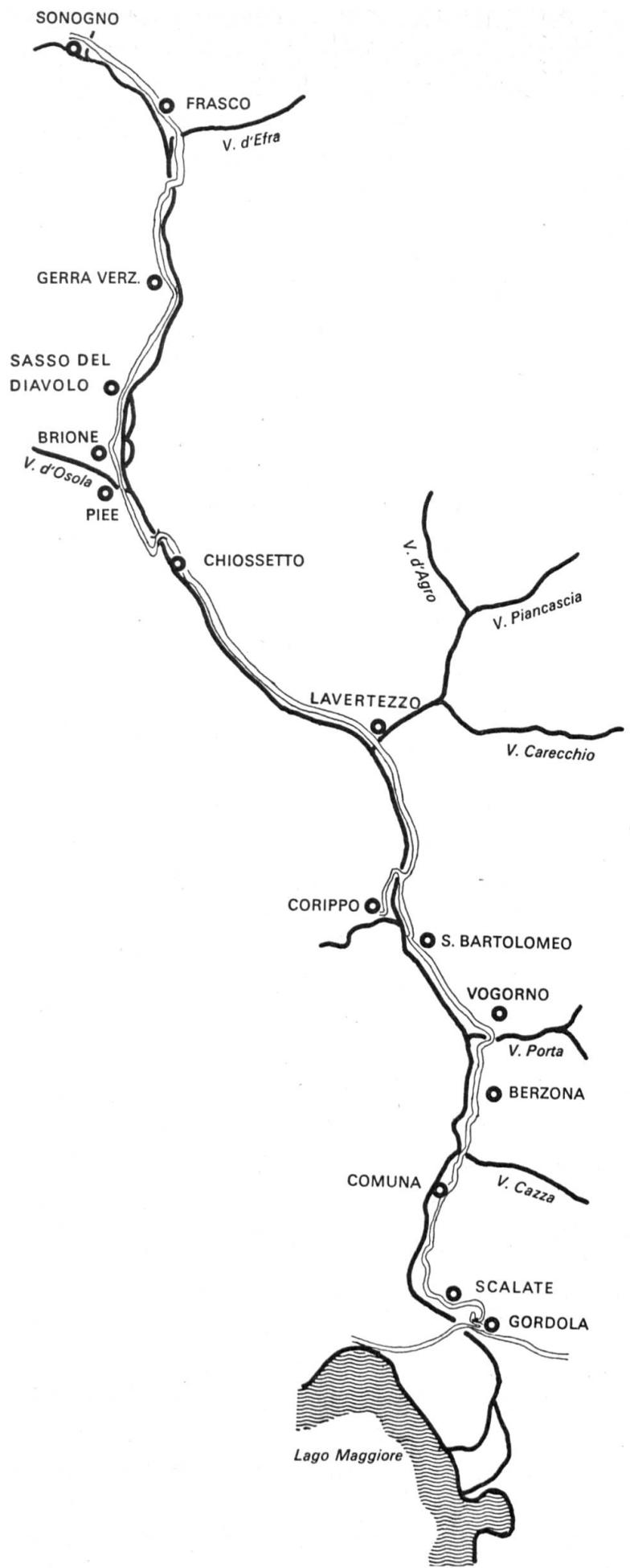
Dalle risoluzioni assembleari dei diversi Comuni di valle si rileva il travaglio dei cittadini impegnati nella ricerca dei fondi necessari. Vedi ad esempio la decisione di Corippo «di provvedere li denari presso li signori capitalisti per la costruzione del nuovo stradale.»

Come risulta dai verbali delle assemblee, ogni Comune nominava dei delegati incaricati di cercare capitali da versare al Cantone. Per questa prestazione il Comune corrispondeva al delegato una giornaliera di Fr. 3.-. Si legge nelle risoluzioni assembleari di Corippo che «l'anno 1840, a dì 24 dicembre si è risolto di mutuare lire 16000.- di casa (pari a Fr. 10832.-)». Nel 1854 analoga decisione per lire 12 230.-. Su questi prestiti ottenuti da privati veniva di regola corrisposto un interesse del 5%.

Il Cantone si riservava non solo il controllo dell'esecuzione dei lavori, ma altresì la regolazione dei conti con le imprese assuntrici, previo collaudo delle opere eseguite, da parte di ispettori stradali. Si iniziò nel 1840 e si approntò il primo tronco di km. 2,400 da Gordola alla Comuna, come al contratto d'appalto del 22 settembre 1840 e su progetto dell'ing. Pioda. Dalla relazione dei periti si deduce che questi primi lavori non soddisfecero pienamente i tecnici incaricati del controllo, dal momento che gli stessi diedero preavviso di pagare all'impresa soltanto il «secondo quarto del prezzo d'appalto» cioè lire 337,10.

Da questo conto reso emerge un dato che non abbiamo rilevato nell'indagine presso i Comuni e cioè che «i paesani della valle in adempimento all'impegno da loro contratto e sotto la direzione di un officiale dell'Ispettorato, hanno eseguito mille giornate costruendo un tronco di ca. 400 m.». Oltre all'onere finanziario gravante su ogni famiglia i vallerani erano in altre parole tenuti a lavorare gratuitamente e direttamente sul cantiere. Anche questo dato evidenzia quante fatiche sia costata la nuova strada agli abitanti della Valle.

<sup>1</sup> Questa norma venne modificata nel 1867, nel senso che il Cantone iniziò ad assumersi  $\frac{1}{4}$  della spesa fino al 1873, indi la metà fino al 1888, dopo di che prese a suo carico l'intero onere della manutenzione.



Un primo progetto prevedeva che a nord della Comuna la strada avrebbe toccato Berzona, la frazione centrale di Vogorno ossia Sant'Antonio, Costa, Vogorno Dentro e San Bartolomeo. Subito si manifestarono divergenze d'interesse e di vedute. I notabili del tempo esercitarono il loro peso politico in modo da far allestire ed eseguire un progetto tendente a tenere il tracciato più basso possibile, per valorizzare, si diceva, non solo i terreni in alto, ma anche quelli in basso. In realtà si trattava di una manovra per soddisfare interessi privati. Questo tracciato ebbe il sopravvento, ma presentò il grave inconveniente di una contropendenza dalla Comuna alla Cazza molto faticosa quando i veicoli a pieno carico dovevano superare quel tratto in salita. Il Lavizzari, che visita la valle nel 1849, precisa che la strada in costruzione non tocca ancora Vogorno. Verso il 1853 si giunge alla Valle della Porta. È di quell'anno un'istanza degli spazzacamini verzaschesi allontanati dall'Italia a seguito del blocco, che chiedono di poter lavorare «per bisogno» alla nuova strada di valle. Sappiamo che dalla Valle Miglietti (fra la Cazza e Berzona) al Chiossetto la strada fu terminata nel 1869. La costruzione di questo tratto venne assunta dall'impresa Vincenzo Lucchini per il prezzo di Fr. 168 592,50. Il tratto più costoso e difficile fu quello che va dalla Comuna a Vogorno. In certi punti la strada dovette essere scavata nella viva roccia (e senza i potenti mezzi oggi a disposizione delle imprese!). Infatti quando mancavano ancora 4 km per giungere a Vogorno erano già stati spesi Fr. 137 000.– dei 381 000.– preventivati.

Il Comune di Corippo con una risoluzione assembleare del 1867 chiede che «al caso la strada venisse fino a Sonogno, deve arrivare fino a Corippo, come da buoni fratelli». Questo legittimo desiderio non doveva rimanere lettera morta poiché il tratto di strada Ponte di Corippo – Paese di Corippo venne appaltato nel 1883 con una spesa preventivata in Fr. 13 642,93. Va rilevato che la costruzione del ponte di Corippo era già inclusa nelle opere votate nel 1864.

Nell'anno 1867 era ancora incerta la costruzione del tratto Chiossetto–Sonogno, visto quanto si legge nella risoluzione del 31.5.1867 del Gran Consiglio, che assegna un sussidio di Fr. 50 000.– alle seguenti condizioni: 1. che il Circolo si sottoponga a ogni maggior spesa per condurre la strada fino al Chiossetto e costruisca il Ponte di Corippo; 2. che dichiari essere tolta e reciprocamente saldata ogni pretesa relativa al passato fra lo Stato e il Circolo; 3. che produca regolare convenzione in cui risulti che i Comuni siano d'accordo circa il prolungamento fino a Sonogno; 4. che versi la somma relativa alla sua quota nella cassa cantonale.

La risoluzione granconsigliare precisa che se il Circolo non accettasse tali condizioni, il Consiglio di Stato procederà alla liquidazione degli arretrati e emetterà rapporto al Gran Consiglio. Con il 1869 giungiamo finalmente al Chiossetto. Le merci subito affluirono con carri fino a quella frazione, che per cinque o sei anni divenne una specie di «punto franco». Gli abitanti dell'alta valle venivano a ritirare al Chiossetto quanto ad esempio spediva loro il negozio Tamò di Gordola.

A monte del Chiossetto si poneva il problema del superamento del forte dislivello del Gannone. Un primo progetto prevedeva lo spostamento della carrozzabile a mezzo ponte dal Chiossetto sulla sponda destra, da dove avrebbe dovuto proseguire fino ai Piee: una soluzione certamente giudiziosa che avrebbe già allora evitato l'attuale lavoro di copertura della strada all'imbocco del Ponte del Sasso. Però i terrieri della frazione Chiossetto fecero pressione per il proseguimento della strada sul versante sinistro, fino all'attuale Ponte del Sasso.

Durante la costruzione di questo ponte si verificò un grave incidente. Esso, già praticamente finito, crollò al momento in cui venne tolta l'armatura. Invece di addossare la responsabilità dell'accaduto all'impresa e quindi alla stessa le spese della ricostruzione, il Governo, cui, in questa occasione, non guasterebbe la definizione di «governo ladro», accollò la spesa relativa al solo Circolo.

Il tratto di strada nella parte rocciosa del Sasso si dimostrò infelice e pericoloso per la caduta di sassi e valanghe e fu fortuna se fino alla realizzazione degli attuali lavori non si verificarono disgrazie. Nel 1871 si intraprese la costruzione degli ultimi due tronchi, Chiossetto–Brione e Sasso del Diavolo–Sonogno. A Brione il primo progetto prevedeva che la strada, giunta alla frazione Piee, avrebbe dovuto entrare sulla sponda destra dell'affluente Osola sino al «Pozzo Oscuro» dov'era facile gettare un ponte stabile e sicuro.

Da qui scendendo su Brione, la strada sarebbe passata attraverso il paese nei pressi della chiesa per poi proseguire verso nord. Questa soluzione fu aspramente combattuta e prevalse infine la soluzione attuale, cioè il rettilineo Piee–Brione, che richiese sì la costruzione del costoso «rilevato» attraverso il greto dell'affluente Osola, ma raccorciò di parecchio il tracciato. Si procedette alla costruzione del ponte in ferro con pavimento in legno sull'Osola, ponte che venne poi sportato da una buzza il 3 settembre del 1897. L'attuale ponte in ferro sull'Osola è opera dell'impresa Poretti di Lugano.

La tratta di m 3982 dal Chiossetto al Sasso del Diavolo venne deliberata all'appaltatore Gamboni per la somma di Fr. 52971,68 e fu terminata il 10.10.1872. Dal Sasso del Diavolo a Sonogno (lunghezza m 5532), la delibera cadde sull'impresa Pietro Paganetti di Minusio al prezzo di Fr. 219 000.–.

Proseguendo verso nord non si incontrarono difficoltà particolari. Dopo Gerra, alla Croce, i cittadini di Sonogno volevano che la nuova strada continuasse sulla sponda destra della valle fino a Sonogno, perché sarebbe costata molto meno, ma il buon senso e un giusto spirito di solidarietà prevalse e fu deciso il tracciato come si presenta attualmente, imponendo la costruzione di due nuovi ponti, il primo sulla Verzasca e il secondo sul torrente Efra, ma collegando così direttamente il paese di Frasco. La strada circolare raggiunse finalmente Sonogno alla fine dell'anno 1873 e venne inaugurata nel 1875. Frequenti acquazzoni e uragani danneggiarono ancora in fase esecutiva la costruzione originando spese

non indifferenti di manutenzione. Per quanto attiene alla manutenzione l'appaltatore doveva impegnarsi ad attuarla durante i sei mesi successivi alla conclusione dei lavori, dopo di che si procedeva al collaudo.

Fra i numerosi guasti cagionati alle strade circolari dall'alluvione del 15 agosto 1874 si deve citare la distruzione del ponte della Valle della Porta, che venne ricostruito dall'impresa Antonio Fabretti di Brione Verzasca e costò Fr. 37019.- su un preventivo di Fr. 24530.-. L'eccedenza di costo di Fr. 13000.- fu dovuta in parte a opere aggiunte e in parte a errori di calcolo del preventivo. Abbiamo già indicato che nel 1873 i lavori erano virtualmente terminati. Nel rapporto sul conto reso del Consiglio di Stato è detto testualmente: «È così terminata la difficile e costosissima linea stradale di quella valle, che misura oltre chilometri 23 e per la quale, non contando il tronco di chilometri 3 tra Gordola e la Val Miglietti, si sarà speso più di mezzo milione». La spesa globale di costruzione fu di ben 704 829.28 franchi, cioè quasi il doppio di quanto era stata preventivata. Essa venne così ripartita:

a carico del Circolo, cioè dei Comuni di Valle	Fr. 471 989.91 = 68%
a carico del Cantone, sotto forma di sussidi	Fr. 208 839.37 = 29%
a carico della Confederazione (sussidi federali)	Fr. 24000.— = 3%



Verzaschesi che scendono al mercato di Locarno, nei pressi della Comuna. Le due donne indossano il costume locale. L'uomo porta la «sacogia». (Fotografia eseguita verso il 1910)

Fu un onere enorme per i Comuni, assunto in proporzione al numero dei propri abitanti. Si ebbe così la seguente ripartizione approssimativa in base al numero di abitanti del 1870:

Gordola	470 abitanti,	circa Fr. 80 000.-
Vogorno	650 abitanti,	circa Fr. 100 000.-
Corippo	170 abitanti,	circa Fr. 30 000.-
Lavertezzo	350 abitanti,	circa Fr. 52 000.-
Brione	280 abitanti,	circa Fr. 48 000.-
Gerra V.	200 abitanti,	circa Fr. 32 000.-
Frasco	450 abitanti,	circa Fr. 74 000.-
Sonogno	310 abitanti,	circa Fr. 54 000.-

pari cioè a più di 160.- franchi par abitante, senza tener conto degli interessi passivi pagati ai finanziatori privati.

Ci si chiede come poveri comuni senza mezzi siano poi riusciti a liberarsi da un impegno finanziario tanto oneroso<sup>2</sup>. Ci riuscirono ricorrendo alla realizzazione dell'unica ricchezza comune allora disponibile cioè i boschi. E fu appunto sulla nuova strada che furono portate al piano migliaia di tonnellate di legname, convogliate poi per la maggior parte verso la Lombardia.

È anche opportuno spiegare il significato e il meccanismo della cosiddetta «esecuzione militare» promossa dal Governo per riscuotere il debito del Circolo verso il Cantone e in via subordinata verso l'appaltatore.

Durante l'esecuzione dell'ultimo tratto di strada dal Chiossetto a Sonogno si verificò un sorpasso di ca. Fr. 40 000.-. I Comuni contestarono l'entità di questo sorpasso e presentarono ricorso al Consiglio di Stato, che tuttavia autorizzò la cosiddetta «esecuzione militare» per incassare la somma. Ne facciamo cenno non già per impugnare la validità della procedura, retta per altro da una legge votata in piena regola dal Gran Consiglio, ma per evidenziare come solo cento anni fa un Gran Consiglio che avrebbe dovuto essere l'espressione della volontà popolare abbia potuto varare una legge tanto iniqua.

Occorre premettere che ogni comune era rappresentato nel Circolo da due delegati i quali dovevano rispondere in proprio, cioè con il proprio patrimonio, del debito comunale e avevano poi diritto di regresso verso i loro concittadini.

Togliamo dalla legge stessa qualche stralcio:

1. Trascorsi 10 giorni dal termine fissato dal Consiglio di Stato per il pagamento del debito, il Dipartimento Finanze procederà all'incasso in via sommaria. (Si badi che il procedimento seguiva il suo corso anche se il debitore aveva fatto opposizione o interposto ricorso spiegando le ragioni per cui non pagava; ed è qui appunto che si rivela l'iniquità di tale legge).

<sup>2</sup> Brione ad esempio finì di pagare le spese per la strada solo nel 1930.

2. Trascorsi altri cinque giorni senza il pagamento, il Consiglio di Stato manderà uno o più gendarmi a stanziare (giorno e notte) al domicilio dell'escusso e a sue spese, dovendo il debitore versare al gendarme Fr. 5.- ogni giorno. Qualora nel termine di tre giorni dall'incominciata esecuzione militare non venisse ancora effettuato il pagamento, il commissario, con l'intervento di un perito di sua scelta oppignererà per mezzo di un cursore pubblico, pure di sua scelta, tanta sostanza quanta sarà sufficiente per soddisfare l'importo del credito e relative spese. (Da notare che il Cantone non si accontenta di pignorare il valore del credito, ma aumenta tale pignoramento di  $\frac{1}{3}$  del credito totale).
3. Da questo punto cessa la presenza dei gendarmi, ma si procederà immediatamente all'asta pubblica dei beni oppignerati (entro 48 ore dall'avvenuta pignorazione per beni mobili o bestiame e cinque giorni per gli immobili).
4. A conclusione dell'asta, se il debitore si rifiuta di consegnare al deliberatario d'asta i suoi beni, il commissario lo farà tradurre immediatamente agli arresti, non solo, ma anche le di lui sottomesse persone (cioé i suoi familiari).
5. Recita ancora la legge, che se il debitore è un Comune o corpo morale qualunque non avente sostanza da oppignerare, il Cantone, tramite il Commissario di Governo e per esso il Consiglio di Stato, designerà il cittadino nel detto Comune al quale dovranno essere tolti i beni. Segue l'elenco di quei beni comunali che il Cantone s'impegna a rispettare, cioé a non vendere all'asta: la scuola, la chiesa, il campanile e le campane, l'orologio pubblico, le strade, le piazze e piazzette, il cimitero e le acque.

Questa procedura fu dunque applicata alla Verzasca. Il deputato verzaschese in Gran Consiglio Paolo Tamò deprecò il provvedimento in sede granconsigliare, asserendo che «la Val Verzasca non rifiutò mai di soddisfare i suoi giusti debiti e non crede giusto che i delegati della strada di questa valle abbiano potuto essere sottoposti all'odiosità di una militare esecuzione pel pagamento di somme ch'essi erano in pieno diritto di contestare». Ricorda inoltre il ricorso in proposito avanzato al Consiglio di Stato per essere trasmesso al Gran Consiglio. Sarebbe stato interessante conoscere l'esito di tale ricorso, ma purtroppo non siamo riusciti a rintracciare la sentenza e a vedere come la cosa sia andata a finire. Siamo tuttavia autorizzati a credere che a pagare siano stati in definitiva ancora i Comuni e per essi i poveri contribuenti di valle.

Nella commemorazione del centenario ci sembra opportuno anche un accenno al servizio postale, che in Valle Verzasca ebbe inizio verso il 1850. Premettiamo che già dal 1835 un corriere postale attraversava il



La diligenza in sosta «ai Piee». A cassetta il postiglione Longhi.  
(fotografia del 1890-1900)

Cantone Ticino tre volte la settimana. Diverse località come la Verzasca e l'Onsernone, lontane dalle strade maestre, non ricevevano lettere, se non mandando a prenderle al capoluogo del Distretto (per la Verzasca, Locarno).

Dal 1850 venne attuato un servizio postale anche in Verzasca, a mezzo pedone, il quale doveva percorrere il tratto Gordola-Sonogno e ritorno una volta la settimana. È ovvio che per diversi anni il postino svolse la sua attività percorrendo la mulattiera. Il primo incaricato fu Giuseppe Antonio Patà. Ben presto il servizio dovette essere fatto due volte la settimana, poi tre volte, siccome la corrispondenza si faceva sempre più abbondante. Si comprese che un percorso di 25 km era troppo faticoso; vennero perciò stabilite due tappe con cambio a Lavertezzo. Il titolare del primo tratto fu per tanti anni Geremia Borradori di Gordola, mentre il Patà ormai vecchio venne sostituito con un certo Bacciarini di Lavertezzo. Questo rudimentale sistema di servizio postale continuò ancora per parecchi anni dopo la costruzione della carrozzabile, esattamente fino al 1887, anno in cui fu organizzato un «servizio a trazione animale con diligenza». Nell'agosto di quell'anno da Direzione delle Poste mette a concorso il servizio di posta con vettura a 1 o 2 cavalli.

La prima diligenza a un cavallo giunse a Sonogno in una bella giornata di sole. L'avvenimento fu per quei tempi di tale importanza che la popolazione valligiana si assiepò lungo la strada per ammirare il piccolo calesse. Primo mastro di posta fu Giovanni Beresini di Vogorno, a cui subentrò Luca Lanini di Frasco ed a questi il figlio Clemente.

Il traffico era in costante aumento. Verso la fine del secolo scorso all'unica corsa quotidiana ne venne aggiunta una seconda, quella serale con pernottamento a Sonogno. All'inizio del nostro secolo si giunse alle tre

corse quotidiane. Il movimento dei turisti e dei villeggianti cominciava a penetrare in valle.

La diligenza superava la salita di Gordola trascinata da 4 cavalli, due dei quali venivano staccati alla Comuna e rimandati in basso. A Lavertezzo si procedeva al cambio dei cavalli stanchi con cavalli freschi. Dopo il 1920 il signor Albino Rossi fu incaricato del servizio postale automobilistico, che venne in seguito assunto dal signor Edoardo Chiesa<sup>3</sup>.

In tema di trasporti stradali a mezzo carro va citata una notevole impresa che nel 1903 vide protagonista il carrettiere Giovanni Franchini di Gerra Piano. Utilizzando un carro appositamente costruito, egli provvide al trasporto dalla Motta presso Brione Verzasca a Bellinzona dell'obelisco in granito di Piazza Indipendenza, eretto per commemorare il centenario dell'indipendenza del Ticino. Un simile trasporto non sarebbe impresa facile nemmeno con i mezzi attualmente a disposizione.

Ecco quanto ci dicono al proposito il signor Fonso Vosti e la signora Clara Pura-Franchini, figlia del succitato trasportatore, entrambi di Gerra Piano. Ricevuto l'incarico del trasporto di questo monolito del peso di oltre 150 ql., il Franchini ordinò alla ditta Crespi di Bellinzona, ben nota quale fabbricante di carri in tutto il Cantone, un carro speciale. Le ruote di legno con cerchi in ferro avevano la larghezza di 20 cm, il timone constava di un tronco di larice che nel punto d'innesto nell'avantreno misurava un diametro di 20 cm (dunque all'incirca come un palo del telefono). Questo timone era provvisto di tre bilancini di cui due intermedi per l'attacco di quattro cavalli e uno all'estremità anteriore per l'impiego di un quinto cavallo. Il costo del carro si aggirava sui Fr. 600.

L'obelisco greggio era stato ordinato alla ditta Togni di Brione Verzasca e venne estratto nella cosiddetta «Cava del Nign», la quale godeva fama di fornire il più puro granito bianco del Ticino. Era la fine di marzo del 1903 quando venne deciso il trasporto. Il mattino presto, una decina di uomini, per lo più carrettieri, fra cui naturalmente il Franchini, giunse alla Motta sul grande carro. Dei 20 cavalli di cui disponeva, il carrettiere ne portò sette con sè (5 per il traino e 2 di riserva).

L'operazione di carico si svolse regolarmente e dopo circa 3 ore il carro con il monolito era in viaggio sulla carrozzabile. Purtroppo però non si tenne conto di un elemento estremamente insidioso, il disgelo. Giunti «ai Moritt» nei pressi della casa del Vescovo Bacciarini a Lavertezzo, cioè dopo solo ca. 2 km di tragitto, le ruote del carro cominciarono a sprofondare nella strada di terra battuta e i cavalli non ce la fecero più. Si riuscì a mala pena a liberare la strada spostando il carro al limite della carreggiata e si dovette desistere dall'impresa in attesa che terminasse il disgelo. Intanto però sotto il grande peso le ruote erano già sprofondate

<sup>3</sup> A partire dal 1920 la strada fu utilizzata anche da autotrasportatori privati, autentici pionieri del camionismo locale. Ricordiamo i nomi dei signori Perozzi, Ferrini, Luchessa e Tunesi. – Per la cronaca ricordiamo ancora che la prima automobile giunge a Sonogno nell'ottobre 1904, guidata da tale Cometti accompagnato da un Genardini.



La diligenza sosta davanti alla vecchia posta di Gordola (1890-1900).

fin quasi al mozzo per cui si rese necessaria la costruzione di due muretti di sostegno fra il terreno e i due assali anteriore e posteriore per impedire che le ruote sprofondassero ulteriormente.

A metà maggio si riprese il trasporto e tutto si svolse regolarmente. Nel tratto in salita fra la Cazza e la Comuna si ricorse all'impiego di tutti i sette cavalli per superare la contropendenza. In questo punto anche i carrettieri dovettero darci sotto, chi spingendo a spalle direttamente sul masso (che sporgeva di circa 3 m posteriormente dal carro) chi tirando certe grosse funi agganciate ai lati dello stesso, tenute con ambo le mani e fatte passare su una spalla.

Durante l'intero tragitto il Franchini, contrariamente al solito, non concesse pause ai suoi uomini. La consegna era: — oggi niente osterie — e fu rispettata. Un momento di incertezza si ebbe al passaggio del Ponte della Cazza. Si temeva, e non a torto, che il ponte non reggesse al grande peso. Sta di fatto che qualcuno dei carrettieri, tenendo più alla propria pelle che al monumento, preferì precedere il carro e aspettarlo sull'altra sponda. Si disse che il ponte dopo il passaggio del monolito registrò un cedimento di 3 centimetri.

Nella discesa da Scalate a Gordola ebbero il loro da fare i due frenatori. Per prudenza avevano portato con sè quattro grosse «scarpe», cunei di legno che si ponevano sotto le ruote per bloccare il carro, pronti a usarle nel caso in cui i freni avessero dato segno di cedimento. Giunti a Gordola sorse l'interrogativo se proseguire con carro fino a Bellinzona (il tratto presentava ancora qualche incognita specie in riferimento alla salita di Sementina) o se trasbordare il masso su un barcone e farlo trainare da cavalli lungo le due sponde del Ticino fino al Ponte della Torretta.

Questa idea venne però scartata e il carrettiere Franchini portò a termine la sua impresa, la quale dal punto di vista finanziario gli fu più di rischio che di utile. In primo luogo perchè, a tenore di contratto, egli era reso responsabile di un'eventuale rottura dell'obelisco a seguito del trasporto, in secondo luogo perchè quel carro, già costato assai caro, non potè essere usato per trasporti correnti, per cui rimase per lo più inutilizzato e dopo alcuni anni venne venduto a un certo Pietro Mondada, detto Pedro Matt, carrettiere di Minusio a un prezzo di liquidazione.

Il signor Fonso Vosti, nel suo colorito racconto, ci dà altri ragguagli sui trasporti stradali di allora e lo fa con cognizione di causa, suo padre essendo stato per parecchi anni postiglione della diligenza di Val Verzasca. Dice d'aver visto una volta, al tempo del trasporto di legname dalla valle al piano, una fila ininterrotta di ben 17 carri. Trovarsi in mezzo alla colonna significava doverci restare e far sosta obbligata alle osterie della valle con i carrettieri<sup>4</sup>. Ricorda anche come qualche carrettiere alle dipendenze di un'impresa di trasporto mettesse talora in conto al suo padrone il vino bevuto nelle osterie sotto la menzione: candele per la lanterna. Giova ricordare che già allora la lanterna sul carro era obbligatoria.

Ritornando ad aspetti che più toccavano la vita di tutti, va osservato per dovere di oggettività che la diligenza non fu per la popolazione un servizio sociale come lo intendiamo noi oggi, perchè il costo del viaggio era troppo elevato. Si pensi per esempio che l'andata e ritorno Sonogno-Locarno-Sonogno veniva a costare Fr. 5.90 (durata del viaggio 11 ore). Se consideriamo che una giornata di lavoro era retribuita nel 1873 con ca. Fr. 1.30 si comprende subito come, per pagarsi un simile viaggio, occorreva lavorare quattro giorni; sarebbe come se oggi lo stesso viaggio costasse ca. Fr. 200.-. In questo modo si spiega la scarsa utilizzazione della diligenza da parte della popolazione la quale preferiva andare e venire a piedi. Il viaggio veniva fatto per lo più di notte.

Se la strada, questo muto testimone della vita della valle, potesse parlare, quante cose ci direbbe.

Ci direbbe di quella bambina di Sonogno, ora ottuagenaria, che una notte di settembre partì con la madre da Sonogno poco dopo la mezzanotte, con il maiale da vendere al mercato di Locarno. – Avevo appena sei anni – confida – ma mi ricordo come se fosse ieri. – Giunta a Brione chiese alla madre se fosse già quella la città. – Ancora un po' di strada e arriviamo – la rincuorava la mamma. Transitando da Lavertezzo e da Vogorno, sempre la stessa domanda e sempre la medesima risposta. Quando Dio volle giunsero sul piazzale del mercato dopo ben nove ore di viaggio. Si sedettero sull'erba e la bambina dalla stanchezza si addormentò.

<sup>4</sup> Conosciamo alcuni nomi di questi carrettieri quali: Antonio Tagliaferri, Martino Lessini, Giuseppe Matasci, Giuseppe Pavoni, Togni Zeppolo, Lanini Luca e un certo Giusmini. E ancora: I Jelmitt, il Gin Lingera, il Zepp della Zepa.

Ci direbbe anche di quel ragazzo, pure al suo primo viaggio al piano, che giunto di buon mattino in compagnia del padre alle Scalate e visto il sottostante specchio del lago esclamò: – *Pá, varda mo sgiü com i é grenc, chí, i pozzi del canov*<sup>5</sup>.

Ci direbbe di aver visto passare fanciulli di 7–8 anni, poveri spazzacamini che lasciavano il paese e la famiglia per scendere in ignote contrade a guadagnarsi il pane, di aver visto giovani forti, dallo sguardo intrepido e dal passo svelto, partire a rincorrere i sogni dell’Australia e della California. Per buona parte di loro la strada fu una via senza ritorno.

Ci direbbe che da tempo ormai vede troppa gente partire e poca ritornare, che i villaggi si spopolano, che le case una alla volta cadono in rovina.

Martin Hächler-Cafisch

## Par exemple le nom « Joseph »

La coutume de donner un nom à un enfant est certainement aussi ancienne et courante que le besoin éprouvé par l’être humain – depuis qu’il se sert d’un langage – de désigner par un nom toutes les choses ou pensées. De mémoire d’homme c’est le nom qui confère finalement l’existence à un objet, un être humain, un démon, voire même à un dieu. Ce phénomène a fasciné les hommes de science, les incitant à faire de vastes recherches. Ils ont obtenu des résultats très variés qui nous apportent de précieux renseignements sur les contextes historiques, ethnologiques et religieux, pour n’en citer que quelques-uns.

Dans ce complexe incommensurable, nous choisirons un seul nom, ancien entre tous et très répandu, pour montrer ce qu’un nom peut signifier. Parmi tous les dénommés Joseph – ou Jean, Michel, Matthieu, peu importe – rares sont ceux qui connaissent le sens de leur nom. En effet, ce sont nos parents qui nous les donnent, et multiples sont les raisons de leur choix. Très souvent ils tranchent en faveur de tel nom que portera leur enfant parce qu’ils l’associent à une personne qui leur est particulièrement proche ou qu’ils prennent pour modèle, ou pour la simple raison que le nom leur plaît – ou encore qu’il est à la mode! Autrefois, on songeait avant tout à la *signification* du nom. Ainsi par exemple, les prétendus «primitifs» font preuve, de nos jours encore, d’une compréhension beaucoup plus nuancée et parfois d’intentions bien déterminées lorsqu’ils cherchent un nom pour leur bébé. Le nom peut, en quelque

<sup>5</sup> Papá, guarda giù come sono grandi, qui, i pozzi in cui macerano la canapa!