

**Zeitschrift:** Treterre : semestrale di Terre di Pedemonte e Centovalli

**Herausgeber:** Associazione Amici delle Tre Terre

**Band:** - (1997)

**Heft:** 29

**Artikel:** Notizie sulla costruzione della "strada circolare" delle Centovalli. Prima parte, Da Ponte Brolla a Cavigliano

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1065757>

#### 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:** 12.01.2026

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

# NOTIZIE SULLA COSTRUZIONE DELLA "STRADA CIRCOLARE" DELLE CENTOVALLI

*Sistema viario delle Terre di Pedemonte e delle Centovalli attorno al 1840: particolare di una carta del Ticino, estratta da: Stefano Franscini, La Svizzera Italiana, ristampa a cura della BSI, Lugano 1971.*



## Prima parte: da Ponte Brolla a Cavigliano

Della sistemazione della strada delle Centovalli si parla ormai da anni, anzi da decenni, forse da troppo tempo, senza però mai arrivare, come si suol dire, al concreto. A scadenza fisso diventa tema di attualità: se ne riconosce la funzione vitale per una regione isolata dalle grandi vie di traffico cantonali e se ne sottolinea l'importanza internazionale; allora... interpellanze e mosioni sono all'attenzione delle autorità, i giornali ne parlano e si torna a sottolinearne... ecc. ... ecc.

Poi, come per incanto, ritrova l'oblio dal quale era risorta, quasi si trattasse dell'Araba Fenice. E, allora, se ne parla solo sottovoce, qua e là, negli ambienti locali, ma sono solo opinioni "di paese", di "parte interessata", che non attirano più l'attenzione del "grande pubblico": il tema ha "perduto di attualità" e viene messo nuovamente nel cassetto, ... in attesa di tempi migliori! E, per la gente della regione, tutto questo ha sempre di più il gusto amaro della burla.

Anche nella nostra rivista si è scritto in più occasioni di questa "benedetta!" via di comunicazione.

Nell'autunno del 1987, ad esempio, - e son già passati altri dieci anni! - don Enrico Isolini intitolava un suo articolo della serie "Ripercorriamo la storia della valle": "Filo rosso, la strada", proprio per marcire il sottile legame che intercorre fra la stessa e la vita della gente che vi abita. Così si esprimeva: "Sulle Centovalli grava una sorta di contraddizione. Questa valle sempre presentata - con la ferrovia e la sua strada internazionale - come importante via di (più o meno) rapida comunicazione con la Sviz-

zera romanda e oltre, nel contesto cantonale è meno conosciuta delle altre valli: è un dato di fatto empiricamente constatabile. Intanto, anche come via di comunicazione ha i suoi limiti. In passato fu già criticato il fatto che la ferrovia sia stata costruita a scartamento ridotto. Quanto alla strada non occorre parlarne..."

\* \* \*

In questo articolo voglio invece ripercorrere, per quanto possibile, la storia della costruzione della "strada circolare" e della situazione precedente, dal ponte di Ponte Brolla a Cavigliano, sulla base di documenti reperibili nell'archivio storico cantonale, ma soprattutto negli archivi comunitari, per scoprire come i nostri avi sentirono la necessità di disporre di una nuova via di comunicazione più rapida e scorrevole, che li togliesse dall'isolamento ma che, nel contempo, sconvolgeva il loro piccolo mondo, procurava inevitabili espropri di terreni e demolizioni e, non da poco, un onere finanziario non indifferente per tutta la co-

munità. Situazioni queste, che spesso provocano rabbia o perlomeno amarezza, in chi è profondamente e affettivamente legato alla propria terra e di conseguenza ai beni di famiglia ricevuti dagli avi. Un atteggiamento non sempre dettato da egoismo, come spesso è interpretato, ma umana reazione di chi è visceralmente attaccato alle proprie origini ed è legato a valori che prima contavano e poi, ... quando i tempi cambiano, non contano più ...

\* \* \*

In un prossimo articolo si prenderà in considerazione la storia della strada da Cavigliano a Camedo.

## La politica stradale del Cantone nella prima metà dell'800

Quando nel 1803 il Ticino ottenne "l'indipendenza" - indipendenza per modo di dire!, poiché imposta, garantita, e ... "controllata" da Napoleone - le autorità (Piccolo e Gran Consiglio) si trovarono fra le mani un Cantone neonato ... nel vero senso della parola: era infatti da svezzare, tutta l'organizzazione era da pensare, da costruire, da realizzare, ... non da rifare!

Infatti, tre secoli di sudditanza ai Confederati non avevano cambiato usi, costumi, mentalità e vita del nostro Paese. Il Ticino era fondamentalmente rimasto "indietro" di trecento anni; si presentava quasi come un paese ... medievale, soprattutto per quanto concerne l'organizzazione dello Stato.

Anche i cinque anni di appartenenza alla Repubblica Elvetica, dal 1798 al 1803, non erano stati sufficienti a cambiare il modo di pensare della gente, a renderla consapevole di appartenere ad uno Stato "moderno", basato sul modello francese (che però non

*Ponte Brolla:  
stampa settecentesca di H.C. Escher von der Linth.*



"sentiva" e a cui era intimamente e profondamente refrattaria), nonostante i tentativi di riforme intrapresi a livello nazionale. "Con la Mediazione, il Ticino diventa Cantone" scrive Guido Calgari nella sua Storia della Svizzera, "C'era tutto da fare, si partiva da zero. Strade, ponti, milizia, agricoltura, economia, amministrazione, leggi organiche, codici ... tutto si doveva creare dal nulla o quasi; impegno formidabile. Ebbene, ed è commovente rammentarlo, la prima legge importante votata dal Gran Consiglio stabilì l'obbligo dell'apertura di scuole, pubbliche e gratuite, in ogni Comune ... Di scuole abbisognava davvero il paese, che aveva condotto sin allora una misera vita tra difficoltà economiche, d'ogni sorta, analfabetismo, superstizioni ...".

\* \* \*

Come ho detto poc'anzi, uno dei problemi più urgenti da risolvere per le autorità cantonali fu quello inherente alle vie di comunicazione, problema prioritario, paragonabile, per importanza, a quello dell'istruzione pubblica di base, tutta da organizzare (sino allora, benemerite furono le scuole cappellane tenute dai parroci nei singoli Comuni). Infatti, dopo quasi trecento anni di occupazione svizzera, il sistema viario ticinese era arretrato, insufficiente e non serviva affatto ad unire le varie parti del Paese.

"Già nell'ottobre del 1803 un messaggio del Piccolo Consiglio proponeva di decrete "che per strada maestra del Cantone s'intendesse quella che dal confine di Chiasso, passando per Lugano e Bellinzona s'inoltra sino all'estremità di questo Cantone sul San Gottardo, quella che da Cadenazzo diverge fino a Magadino, quella che da Taverne s'inoltra fino al ponte della Tresa, quella che dai confini di quelle parti doppiamente si stacca fino a Lugano e quella finalmente che va da Bellinzona a Locarno" (AA.VV, Il Cantone Ticino nei primi anni della sua autonomia 1803 - 1814, DPE, Bellinzona, 1978).

Si definirono così, rendendole carreggiabili, le strade cantonali corrispondenti agli assi portanti della struttura viaria del Cantone. Ma, già in quell'occasione vi furono "vive istanze de' Locarnesi, che non vedevano intraprendersi nulla per li paesi della riva destra del Ticino e del Verbano" (AA.VV. Il Cantone Ticino ... op.cit.). Già allora, la nostra regione si sentiva "tagliata fuori" dalle decisioni politiche che avrebbero definito il nuovo assetto del Paese.

Lo sforzo sostenuto dal Cantone per risanare e costruire nuove strade, per "rimediare all'assenza di un sistema viario degno di tal nome" (AA.VV. Il Cantone Ticino nel nuovo Stato federale 1848 - 1859, DPE, Bellinzona) non fu indifferente e gravò non poco sulle finanze pubbliche,

Quindicina N° 3°

Tegna 6.5 maggio 1844

L' Ispettore Degiorgi  
al sig<sup>r</sup> Juge Delegato Roncagoli

Le presento la nota dei lavoratori all'allargamento  
del Ponte Brolla.

Dal 21 aprile al 4 mag. 21.22.23.24.25.26.27.28.29.30.1.2.3.4. Totale

Scarpelliui  
Muratori  
Lavoranti  
Gargoni

0	8	8	8	7	8	0	8	8	0	4	4	4	11	77
0	5	5	5	4	4	5	0	4	4	0	4	4	11	48
0	1	1	1	2	2	3	0	2	2	0	2	2	2	20
0	3	2	2	2	2	2	0	2	2	0	1	1	1	19
<hr/>														H: 164.

"Nota" quindicinale  
dei lavoratori impegnati dal 21 aprile  
al 4 maggio 1844  
nella costruzione del  
ponte.

Ponte Brolla: il ponte  
dopo l'allargamento  
del 1907.



soprattutto dopo il 1848, quando la nuova Costituzione federale abolì dazi e pedaggi, riducendo notevolmente le possibilità finanziarie dei cantoni di confine.

Il merito di aver dato notevole impulso alla realizzazione di nuove vie di comunicazione - ben 118 km di cantonali e un po' di più per quelle dette "circolari" - spetta di diritto al governo dei Landamani (1815 - 1830), anche se nel Sopraceneri le realizzazioni furono piuttosto scarse, "tanto che intere vallate, come la Verzasca, le Centovalli, l'Onsernone, la Rovana, la Morobbia, la val Bedretto dovettero ancora continuare a far capo alle viottole "difficili, strette e orride" com'erano rimaste da tempi remoti, trasportando le mercanzie sul basto dei muli e degli asini e, più spesso, sulle povere matoriate spalle dei paesani" (AA.VV. Il Cantone Ticino dai Landamani alla Riforma 1815 - 1830, DPE, Bellinzona, 1979).

### La "preistoria"

Nonostante una petizione inoltrata al Gran Consiglio nel 1825 da parte dei deputati dei Comuni di Tegna, Verscio, Cavigliano e Auressio perché si pensasse alla costruzione di una nuova strada, un'ulteriore domanda di "soccorso stradale" che chiedeva "un sussidio per la riattazione della strada che dal Ponte Brolla mette a Cavigliano" e una "memoria" dei deputati del circolo di Onsernone e dei Comuni di Pedemonte, inviata al Consiglio di Stato nel giugno del 1828 e da quest'ultimo trasmessa al Gran Consiglio, con la quale chiedevano "la costruzione di una strada carreggiabile che da Locarno metta a Russo passando per Pedemonte e con l'accesso ad Intragna", la nostra regione dovette attendere gli anni '40 perché iniziassero i lavori.

Per dare maggior peso alla richiesta e perché si ponesse mano ai lavori il più presto



*Tegna: donne che tornano dal mercato (fine Ottocento, inizio Novecento). I vecchi edifici sulla sinistra furono abbattuti negli anni 1949/50. La casa con la facciata bianca è quella di Lauretta Lanfranchi, pittrice di casa nostra.*

*Tegna. il vecchio nucleo demolito nel 1969/70. → →*

possibile, nel 1828, il Circolo di Onsernone offrì pure "a fondo perduto" 20'000 lire; questa offerta era "sembrata di qualche importanza" al Consiglio di Stato "per inoltrarvela - al Gran Consiglio - colla raccomandazione che vogliate prenderla nella dovuta considerazione".

Ma non servì comunque a strappare un voto affermativo al Legislativo, che respinse il messaggio governativo con 38 voti contrari e 17 favorevoli, forse perché, all'ultimo momento, detta offerta venne, improvvistamente, ritirata. Infatti, durante la discussione "assai lunga" si decise dapprima di accettarla, ma fu pure proposto che, passati due anni, si prelevassero dalla cassa cantonale 6000 lire all'anno sino alla conclusione dei lavori. A questo punto, inaspettatamente, "l'illusterrissimo signor consigliere Chiesa Deputato del Circolo di Onsernone" ha "dichiarato in nome degli altri Deputati sottoscritti nella memoria che ritira la prima domanda uniformandosi a quest'ultima proposizione" che "messà però alle voci, il Gran Consiglio non l'ha adottata..."

### **Un prezioso libriccino**

Presso l'Archivio storico cantonale, nel



Fondo "Dipartimento costruzioni" vi è una scatola preziosa per chi si interessa alla storia delle strade ticinesi. Contiene una serie di libretti, minuziosamente compilati da un anonimo funzionario, meritevole di encomio (ve ne sono stati e ... ve ne sono ancora, checchè se ne pensi a livello di opinione pubblica!), che contengono sinteticamente i dati essenziali relativi alla costruzione delle strade cantonali e "circolari" del Cantone sino agli inizi del nostro secolo. Riproduco il testo integrale (quello inerente alle Terre di Pedemonte), poiché mi sembra, al di là della sua tecnicità, essenziale e molto interessante, per ricostruire la storia della strada nella nostra regione:

"7°

### **Strada delle Centovalli**

(lunghez. m. 15387; larghez. m. 5 e 4,50) Si stacca dalla cantonale per Vallemaggia a Pontebrolla e termina alla Ribellasca (confine italiano). Venne eseguita in diverse riprese. Sino a

Cavigliano prima del 1844, e da Cavigliano in avanti dal 1899 al 1907.

### **1° Tronco**

#### **Ponte sulla Maggia a Pontebrolla**

(Lunghezza m. 50)

La costruzione di questo manufatto di due luci, una di m. 16,50 e l'altra di m. 5.- largo m. 2,80 risale a tempi remoti. Allo scopo di renderlo carreggiabile fu allargato sino a m. 4 nel 1843-44 al mezzo dell'Impresario Battista Caslani di Besazio.

Preventivo E. 5590.-

Consuntivo E. 6463,16 (fr 4617.-)

In occasione della costruzione della Ferrovia di Vallemaggia, e precisamente nel 1907, venne nuovamente allargato in modo da assegnare allo spazio pel campo carreggiabile della strada ed ai due marciapiedi pei pedoni la complessiva larghezza netta di m. 6,50.

Costo complessivo fr 17600.-

### **2° Tronco**

#### **Pontebrolla - Tegna**

(Lunghezza m. 730; larghezza m. 5.-)

Appaltata a Pietro Degiorgi il 25 gennaio 1843 e collaudata il 9 luglio 1844.

Preventivo E. 12500.-

Consuntivo E. 15996,16 (fr 11426,29)

### **3° Tronco**

#### **Tegna - Cavigliano**

(Lunghezza m. 2280; larghezza m. 5.-)

Affidata a Giovanni Martinoni da Minusio nel 1843 venne ultimata nel giugno 1845.

Preventivo E. 41000.-

Consuntivo E. 52724,14 (fr 37660,50) oltre il dispendio a carico dei Comuni attraversati per la occupazione dei fondi e dei fabbricati.

\* \* \*

La spesa di questi primi tre tronchi, E. 75185,6.- (fr 53703,79) meno quella per l'allungamento di Pontebrolla nel 1907, venne anticipata dai Comuni del Circolo della Melezza costituenti il consorzio stradale e da Auressio, ai quali venne rilasciato il corrispondente bono.

### **Allungamento nell'interno di Cavigliano e di Verscio**

Doveva già aver luogo nel 1844 quando venne costruito il tratto di strada da Tegna

a Cavigliano, ed era anzi compreso nel relativo contratto di appalto. Su istanza delle Comuni interessate venne differito a quando la strada fosse stata prolungata verso Onsernone e Centovalli.

Ultimata la strada sino a Russo, Onsernone reclamò l'allargamento in discorso ed il Consiglio di Stato con risoluzione N. 18152 del 3 luglio 1860 obbligò il Circolo della Melezza ad anticipare l'importo peritale di fr 4681,22.

Il lavoro affidato a Antonio Meletta di Loco come da contratto 21 agosto 1860 pel prezzo di fr 3830.- fu ultimato nel 1861. Consuntivo fr 5984,41.

\* \* \*

#### Riassunto della spesa dei primi 3 Tronchi

1° Tronco	fr 4617.-
2° "	fr 11426.29
3° "	fr 37660.50
Allargamento di Verscio e Cavigliano	fr 5984.41
<b>Totale</b>	<b>fr 59668.20</b>

.....

#### Allargamento di Verscio

Eseguito nel 1905 da Massimo Cavalli. Consuntivo fr 14413,24

#### Allargamento di Cavigliano

Eseguito nel 1905 costò fr 11260.-

6°

#### Strada Cavigliano - Intragna da Cavigliano all'incrocio della strada per Golino

(Lunghezza m 1620, larghezza m 4.-)  
Assunta da Degiorgi Atanassio di Loco ed  
eseguita negli anni 1854 e 55.  
Preventivo fr 28200.-

Consuntivo fr 33192,49 dei quali  
pagati dalla Confederazione fr 10000.-  
pagati dallo Stato fr 17724.74  
pagati dai Comuni fr 5467.75

#### Preoccupazioni e dissensi

La decisione governativa di allargare il ponte di Ponte Brola, primo indispensabile intervento per una soluzione del problema viario nelle Terre di Pedemonte, nell'Onsernone e nelle Centovalli, provocò la protesta da parte di Giuseppe Modini, deputato di Golino, che nel maggio del 1841 inviò osservazioni in merito al nuovo tracciato della strada al Consiglio di Stato. Un'altra lettera del 27 gennaio dell'anno seguente, pure indirizzata al Consiglio di Stato iniziava così: "Triste, e sconsolante risuona all'orecchio della Popolazione della Parrocchia di Golino quella voce, che molti van ripetendo, che lo stradale da costruirsi da Ponte Brola ad Intragna dovrà in breve effettuarsi nel già ideato sito non tanto discomodo al Pubblico, quanto svantaggioso nella costruzione, e danno per la sua Popolazione Golinese".

Egli manifestava, come rappresentante della Vicinanza di Golino, le preoccupazioni di un'intera comunità, che forse già si sentiva isolata e dimenticata dalle autorità, ma soprattutto temeva il declassamento della strada che la collegava ad Intragna sin dal 1822, come pure mal sopportava la spaccatura con le Terre di Pedemonte perché "giacciono al di là del fiume Melezza buona parte di ben colti vigneti e

campi spettanti ai Golinesi ... Ora se si ponente che il ponte che serve di comunicazione alla strada circolare è caduto alcuni anni or sono, e non è che provvisoriamenre riparato con travi, che già infracidite stan per cadere, per cui costruendosi il sud.o stradale in altro sito, questo ponte non verrebbe eternamente riparato: onde i Golinesi vedrebbero costretti ad abbandonare interamente la coltura dei sud.i fondi col massimo loro pregiudizio, perché non vi sarebbe accesso praticabile per quella località non alle persone solo, ma neppur al minuto bestiame".

Nel prosieguo della lettera, il Modini accenna pure a quello che sarebbe il "gravissimo dispendio" per la costruzione di un nuovo ponte sotto Intragna, per cui invitava i Consiglieri di Stato "nella loro ben nota saggezza" a ponderare bene il problema in favore del "pubblico bene", ma soprattutto a dimostrare la "loro innata bontà inverso i ricorrenti Golinesi, che tanta simpatia nutrono per un Governo così paterno e popolare".

Sollecita la presa di posizione dell'ingegnere delegato Pioda! Infatti, tre giorni dopo aver ricevuto, per esame, dalle autorità, la lettera del Modini, il 2 febbraio seguente inviava al Consiglio di Stato le proprie osservazioni in un lungo esposto di ben sette pagine.

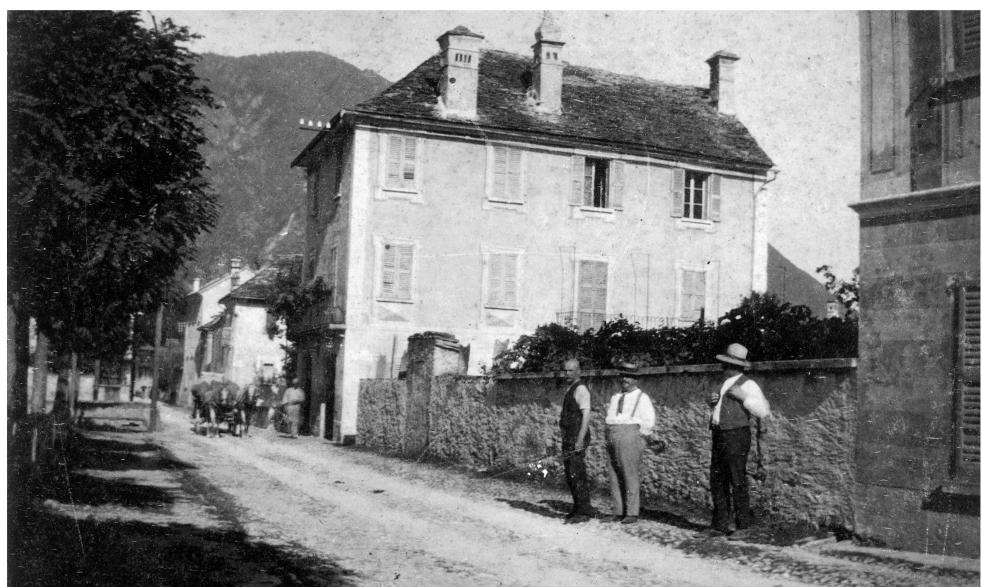
In merito alle due "memorie" del rappresentante golinese, egli inizia col dire che "sono concepite con espressioni così esagerate che meritavano piuttosto venissero

condannate all'oblio, anzi ché darsi la pena di confutarle. Qualunque cosa venga esposta dal deputato Modini, o da chi per esso, si direbbe dettato da egoismo o cieco spirto di località".

Il Pioda, dopo aver affermato che il Modini si arroga pure il diritto di dare consigli su come si costruisca un ponte, smonta, una dopo l'altra, le osservazioni che, spera, non abbiano fatto presa o perlomeno generato dubbi in chi deve decidere per la nuova strada, poiché "portano l'impronta di un imprudente scrittore; che azzarda le più assurde, le più strane e le più false asserzioni, nella speranza mal fondata, di trovare chi gli voglia prestare fede".

Passa quindi al contrattacco e chiede che il Consiglio di Stato intervenga subito e imponga ai Golinesi di riparare il ponte pericolante a loro spese.

Poi, si lascia andare a considerazioni personali sull'importanza che una strada riveste per una regione e scrive che "Forse che un sentimento di invidia, un desiderio di avocar tutto a se abbia spinto i Golinesi a dichiarare con tanta facilità, dover loro provenire grave danno ed infortuni dall'apertura di questa comunicazione, che col beneficiare Onsernone, Cento Valli, Intragna e le tre terre di Pedemonte getta le prime faville dell'incivilimento, apre nuove sorgenti al commercio ed all'industria, dona il valore a molte derrate che originano nell'incuria e a profitto di nessuno; e da questo generale prosperamento deve derivare utile non solo a quei territori su cui percorre la nuova linea stradale,



Sopra  
Verscio: la strada cantonale nel centro paese. Sulla destra l'attuale casa Poncini.

A fianco  
Tra Verscio e Cavigliano  
(inizio XX secolo) si snoda la strada cantonale bianca e polverosa.

Pagina accanto  
Verscio: vigneti lungo lo stradone, a ponente del nucleo storico.



ma anche a Golino che vi è vicinissimo a Locarno e a tutte le parti del Cantone, se non altro pell'aumento de' redditii...".

Prosegue, difendendo il suo progetto, che prevede pure il collegamento con Intragna mediante la costruzione di un ponte a "Crociolone" (?!). Cerca pure di dimostrare che esso è nettamente migliore e più economico di quanto si sia progettato in anni precedenti, anche se vi avevano messo mano ingegneri di grido, quali il Meschini e il Pocabelli.

Inoltre, sottolinea come il progetto sia stato accettato dalle Assemblee comunali dei villaggi interessati, con la sola eccezione di Tegna che "più tardi si unì poi anch'esso agli altri comuni".

Per ottenere il consenso delle assemblee, il Pioda aveva presenziato ai lavori per dare necessari e ulteriori schiarimenti "che bastarono a confondere i malevoli; e per sventare le false voci dei nemici della patria: che, il Governo riceveva le somme in prestito, non già per far costruire la strada, ma per tradire i popoli, e per provvedere ad altri più urgenti bisogni, e simili ribalderie che più non osarono sostenere in mia presenza".

Il ponte fu costruito, non senza qualche peripezia. Infatti, oltre a vari manufatti mal eseguiti che dovettero essere rifatti, un grave problema mise a rischio la prosecuzione dei lavori: a un certo momento, l'appaltatore Battista Caslani, in mancanza di liquidità, non pagava gli operai per cui disertavano il cantiere.

Si proseguiva quindi a rilento e il Caslani dovette più volte essere richiamato ai suoi doveri e al rispetto del contratto, minacciandolo di "penale". Si pensò pure di

chiamare in causa Michele Caroni di Rancate, che aveva posto "sigurtà", cioè si era dichiarato garante dell'appaltatore.

### Prima del 1840

Prima di allora, già esistevano nei nostri villaggi tratti di strada che permettevano la mobilità della gente. Talvolta, venivano riparati o costruiti con contributi dello Stato. Lo attesta, ad esempio, una nota del 25 giugno 1825, iscritta negli atti del Gran Consiglio, del seguente tenore: "Informato poi il Gran Consiglio, che il pezzo di strada stato costrutto a spese cantonalni nel territorio del Comune di Verscio non viene mantenuto nel suo perfetto stato, risolve d'invitare il Consiglio di Stato ad ordinare alla Municipalità locale, che debba far eseguire prontamente le riparazioni occorrenti, cominrandole delle penali in caso di negligenza".

Le strade erano pure motivo di dissenso e incomprensione tra le genti del Pedemonte, incomprensioni dovute soprattutto a questioni di ordine finanziario: infatti, "c'est l'argent qui fait la guerre!".

Emblematico, a questo proposito, mi sembra il conflitto d'interessi sorto nel 1810 tra Tegna e il Comune di Pedemonte. Tegna, in breve, accusava i vicini di aver impiegato "mal a proposito la detta somma acordata dal Gran Consiglio per la riattazione delle strade" e di aver pure "fatto inutilmente erigere un ponte sul riale a Sasso, e che questo ponte è costrutto in modo mal sicuro".

La risposta di Verscio e Cavigliano al Piccolo Consiglio è interessante, poiché dalle righe traspira la passione viscerale di chi affronta un problema ritenuto di primaria importanza per la propria comunità; nel contempo, illustra pure come fossero pre-

carie le condizioni viarie dei nostri villaggi e quali i rapporti, non sempre limpidi, di vicinato. Vi si legge: "Con questa nostra riverente risponsiva abbiamo l'onore di assicurarvi, Cittadini Consiglieri, che la rimozanza adotta dalla Municipalità di Tegna non può risultare veritiera, 1° perché abbiamo deviato da un pezzo di strada vecchia decorrente sul latto di due grandi torrenti che era impraticabile, innacessibile alla minima escrescenza d'acqua, difficile e scabroza in ogni tempo ed abborrita generalmente, sostituendovi una tutta nuova strada superiormente più breve, fuori d'ogni pericolo e sommamente aggradita ed applaudita da tutti, e che serve specialmente al comodo della popolazione di Tegna; 2° L'estremita di questa strada verso Mattina è intersecata dal piccolo Torrente detto di Sasso, il qual Torrente si passava con pericolo, e perdita di persone Sopra tre o quattro appositi macigni in tempo di pioggia ed ora vi abbiamo sostituito un piccolo ponte corrispondente alla linea della nuova strada laquale sarebbe stata sconosciuta ed innacessibile senza un detto ponte ed è un madornale assurdo della Municipalità di Tegna quando asserisce essere inutile un tale ponte, perché doveva anzi dire col sentimento universale che sarebbe stata inutile la Strada senza che fosse abbracciata al ponte questo piccolo necessarissimo ponte, perché tocca il primo bordo, dopo il nostro, del territorio di Tegna, perché fu fabbricato senza il Messaggio di quella Municipalità credendoci abbastanza autorizzati dalla superiore vostra destinazione ha sviluppato il mal genio di alcuni di quei Comunisti che senza saper dare un positivo appoggio alle loro doglianze hanno messo in campo diritto Teritoriale, intimazione giuridica contro l'appaltatore, proteste dichiarazioni, verbosità insignificanti contro la nostra amministrazione e ricorso al Governo sparso di Menzogne e di timori sognati di dover... e rifabbricare il ponte caduto per difetto di costruzione fa confondere, e far





La "salita di Cavigliano" davanti a villa Peri, in una foto Monotti d'inizio secolo (proprietà V. Marazzi).

cessare l'importuna Molestia non ha servito la nostra garranzia e la privata offerta di assicurare il ponte dalla caducita per difetto di costruzione per 50 e 100 (50%?). Il ponte, insieme ad altri manufatti, fu fatto perizziare dal cittadino consigliere Pocabelli e qualora fosse risultato difettoso la Municipalità di Verscio avrebbe provveduto a ripararlo. Perciò si riteneva che "l'insurrezione di Tegna fosse piuttosto motivata dal vedersi dimenticata al maneggio ed all'impiego di quella somma che il Gran consiglio ha socorsa per riattare la strada da Pedemonte al ponte di golino di cui noi a suo tempo saremo per dare un esatto conto justificativo che speriamo sarà coronato dalla superiore vostra approvazione e di quella del pubblico che vi a interesse per l'economia la sorveglianza e la cautela con cui abbiamo maneggiato la somma a ciò affidataci".

Fortunatamente, nel fondo "Dipartimento costruzioni" citato, vi sono due memoriali indirizzati allo stesso, che permettono di ricostruire, in buona parte, la situazione viaaria prima della costruzione della strada circolare, poiché entrambi raccolgono le principali decisioni assembleari inerenti alla viabilità a Verscio, Cavigliano e Auressio dal 1822 al 1858. Uno fu inviato dalla Municipalità del Comune di Verscio-Pedemonte (in vista della costituzione di un consorzio per la costruzione di ripari) e l'altro da quella di Cavigliano, in seguito ad una richiesta di contributo per la manutenzione della strada. Col lungo documento di ben tredici pagine essa voleva dimostrare come l'onere della manutenzione dovesse essere accollato al Comune di Pedemonte, poiché "Cavigliano non ha territorio comunale, ma fa parte del comune generale di Pedemonte", anche se eleggeva una propria Municipalità.

Da Ponte Brolla verso Onsernone parrebbe di capire che esistevano già spezzoni di uno "stradale" che spesso dovevano essere inghiaiati. La manutenzione era eseguita con "lavoro comunale", cioè con il lavoro gratuito da parte dei "fuochi" (di solito vi partecipava un membro per famiglia, convocato dalla Municipalità sotto penale,

qualora non si fosse presentato). Quando i lavori erano più impegnativi si assumevano maestranze: erano i "tecnici", gli specialisti che affiancavano la "manovalanza" comunale.

Presumo che a Ponte Brolla, il ponte fosse quello definito dal Bonstetten "*ameno ponte*", cioè piacevole a vedersi nella sua elegante linea a schiena d'asino; quello, per intenderci, della stampa settecentesca che illustra questo scritto.

Le strade delle nostre terre, che pure necessitavano di continua manutenzione, sembrerebbero migliori di quella che da Intragna conduceva a Camedo, descritta da numerosi viaggiatori nel '700 e sin dopo la metà dell'800.

Infatti, transitavvi era spesso fonte di preoccupazione. Ancora nel 1862 il pittore e scrittore francese, Adolphe Desbarrolles, così scriveva: *"Dopo il villaggio di Olgia, cominciava la Svizzera, e con la Svizzera ritrovavamo i cattivi sentieri; d'altronde ciò si capisce molto bene. Un regno può conservare delle vie di comunicazione tollerabili su tutta l'estensione dei suoi territori (...) Ma, in Svizzera, solo i cantoni possono compiere le spese per le strade del loro unico cantone, e non sono abbastanza ricchi. È l'eterno problema delle suddivisioni che indeboliscono un paese e ne ritardano la civiltà (strano concetto del federalismo!). Alla frontiera, appena a un quarto di lega dal villaggio, i sentieri cessano come per incanto, e fummo costretti a seguire stradicciole appena segnate, ingombre di massi che occorreva scalare. Camminavo davanti per esplorare la via, che richiedeva da quel momento un vero e proprio esercizio ginnico, andava senza ragione alcuna a destra, a sinistra, talvolta si sdoppiava, si triplicava, talaltra spariva affatto; e, poiché ci trovavamo al centro delle cento valli, di conseguenza scendeva e saliva incessantemente; i sassi rotolavano sotto i piedi, il sentiero era ripido, quasi a picco, e occorreva scendere più o meno come si scende un muro, con l'aiuto delle mani".* (...) (Adolphe Desbarrolles in AA.VV, Con gli occhi degli altri, A. Dadò editore, Locarno 1996).

Da Tegna ad Auressio, sino agli inizi del XIX secolo, risultava critico l'attraversamento dei numerosi riali: talvolta "si passava con pericolo e perdita di persone" come attesta il documento del 1810 testé citato. Infatti, il più delle volte mancava il ponte e si doveva scendere nel greto per poi risalire: situazione questa che rappresentava un onere non indifferente per la manutenzione, se si tien conto della violenza delle acque, in caso di cattivo tempo.

Si rimediò costruendo alcuni ponti - non di grande fattura! - se già nel 1829 vi erano vari "pezzi di strade e ponti comunali necessari di essere riparati, massime il ponte della piazza di Verscio...". Perciò si decise di eseguire i lavori necessari e nel tempo si propose pure la costruzione di "un ponte sul riale della Campiglia" (zona di Cavigliano all'imbozzo della valle Onsernone).

Un altro manufatto che preoccupava certamente le Autorità, poiché viene spesso citato è il "ponte sul Rodaro" (?!), anche se si pensava che la sua manutenzione spettasse a quelli di Loco, motivo per cui ci si rifiutò in più occasioni di contribuire alla manutenzione.

Dal 1822 al 1840/41 fu quindi un continuo correre a rappezzare qua e là "strade dirupate", secondo le contingenze.

## Dopo il 1840

Alla decisione governativa di costruire la strada e all'inizio dei lavori a Ponte Brolla seguirono anni di "assestamento psicologico".

Tracciati e manufatti, volenti o nolenti, andavano accettati e "digeriti", anche se dubbi, ripensamenti, timori emersero fra la popolazione provocando, di conseguenza, remore nei pagamenti.

Nel 1840, il Cantone aveva contribuito con un sussidio di 10'000 Lire e le municipalità delle due Terre (Verscio e Cavigliano) ringraziarono. Ma, nel contempo, manifestavano la loro preoccupazione per le spese che la manutenzione avrebbe cagionato (per legge, spettava infatti al Comune occuparsi delle strade site sul proprio territorio e Pedemonte, purtroppo, ... giungeva sin sotto Loco!). Per di più, e lo sottolineavano, i cittadini erano già stati sufficientemente penalizzati per "l'occupazione dei terreni".

Perciò chiesero che il Comune fosse assoggettato alla sola manutenzione del tratto che si trovava nella giurisdizione del circolo della Melezza: Auressio, infatti, apparneva al circolo dell'Isorno!

Nel 1841, il 7 aprile, fu ancora convocata un'assemblea dei due Comuni - Tegna e Comune Maggiore - per discutere sulla nuova strada, ma non poté aver luogo per "la mancanza dei Signori Tegnesi".

Si tenne solamente quella del Comune Maggiore poiché "l'oggetto era di somma urgenza".

Facendo riferimento ad una riunione di circolo avvenuta ad Intragna tre giorni prima "l'Assemblea risolve 1° Che si debba immediatamente arrivare ai modi di trovare la somma di 40 mila lire di cassa. 2° Che questa somma di lire quarantamila venga fornita allo Stato in Solidum dal Circolo della Melezza. 3° Che il deficit sul minore interesse che si riceve dallo Stato venga riportato dal medesimo circolo, metà sui fuochi e metà sull'estimo. 4° Che siano

*accettate le £ 20 mille di cassa offerte dal Signor Con.e Maggetti al 4% 5° Che il Deputato di Cavigliano Sig. Vittorio Bianchini che offrì nel congresso d'Intragna senza alcun indennizzo l'occupazione dei fondi vignati ...".*

La mancata partecipazione dei Tegnesi è probabilmente dovuta al fatto che lo stesso giorno l'Assemblea aveva votato il principio della costruzione della strada, ma a maggioranza aveva chiesto che tutte le spese, comprese quelle per l'acquisto dei terreni e le demolizioni, fossero assunte dallo Stato.

Nel 1844, i versamenti richiesti dal Canton non erano ancora stati effettuati e ci si oppose pure all'ingiunzione di consegnare nelle mani del giudice di Pace Lire 20'000, poiché non era ancora stato fatto il riparto delle spese.

Il governo decise che provisoriamente si versassero solamente 10'000 Lire. Il denaro fu preso dal ricavato della vendita di un bosco ai signori Bacilieri.

Nel 1845 sorsero disaccordi con Auressio per il pagamento sia della costruzione che della manutenzione. Verscio e Cavigliano minacciarono di non voler più contribuire per nulla alla strada che serviva la terza terra del Comune e nel 1846 si dovettero pure appianare, davanti al Commissario di Governo, nuove divergenze sorte in merito all'occupazione dei terreni toccati dal tracciato della strada.

Tanti altri problemi assillarono i cittadini, ad esempio quello di reperire i fondi per pagare i terreni espropriati e le demolizioni, oppure se cedere o meno, e a quali condizioni, gli scorpori della vecchia strada, inservibili, ma che interessavano ai privati per ingrandire o per rettificare i confini delle loro proprietà.

Negli anni seguenti, le discussioni si concentrarono evidentemente sul da farsi per la manutenzione da Tegna alla Cappella del Sasso (confine fra Tegna e Verscio) alla Campiglia e a Cresmino (punto fissato quale limite con quelli di Onsernone).

\* \* \*

In seguito, come appare nel citato "Libricino delle spese", la strada subì alcuni interventi di allargamento.

Poi, dopo la II Guerra mondiale gli interventi più massicci si ebbero a Tegna. Negli anni 1949/50, il nucleo storico subì la prima ferita con l'abbattimento della "casa museo" di Lauretta Lanfranchi, estrosa pittrice di casa nostra, che aveva letteralmente ricoperto ogni angolo della sua abitazione con pitture, alcune delle quali furono esposte postume, negli anni '70, in una mostra di pittori naïfs a Lugano. A cavallo tra gli anni '60 e '70, Tegna cambiò profondamente volto in seguito all'allargamento stradale da Ponte Brolla a Bolzanica, allargamento che portò allo sventramento del nucleo con l'abbattimento di tutte le antiche costruzioni (talune del '700), che costeggiavano la strada cantonale. La fisionomia del vecchio villaggio contadino ne uscì stravolta, come ben si può vedere dalle foto.

L'ultimo intervento, sempre a Tegna, risale al 1985 con l'allargamento di Predasco.

I nuclei di Verscio e Cavigliano, fortunatamente, sono rimasti indenni e spero che lo restino. Per la strada delle Centovalli si dovrà trovare un nuovo tracciato.

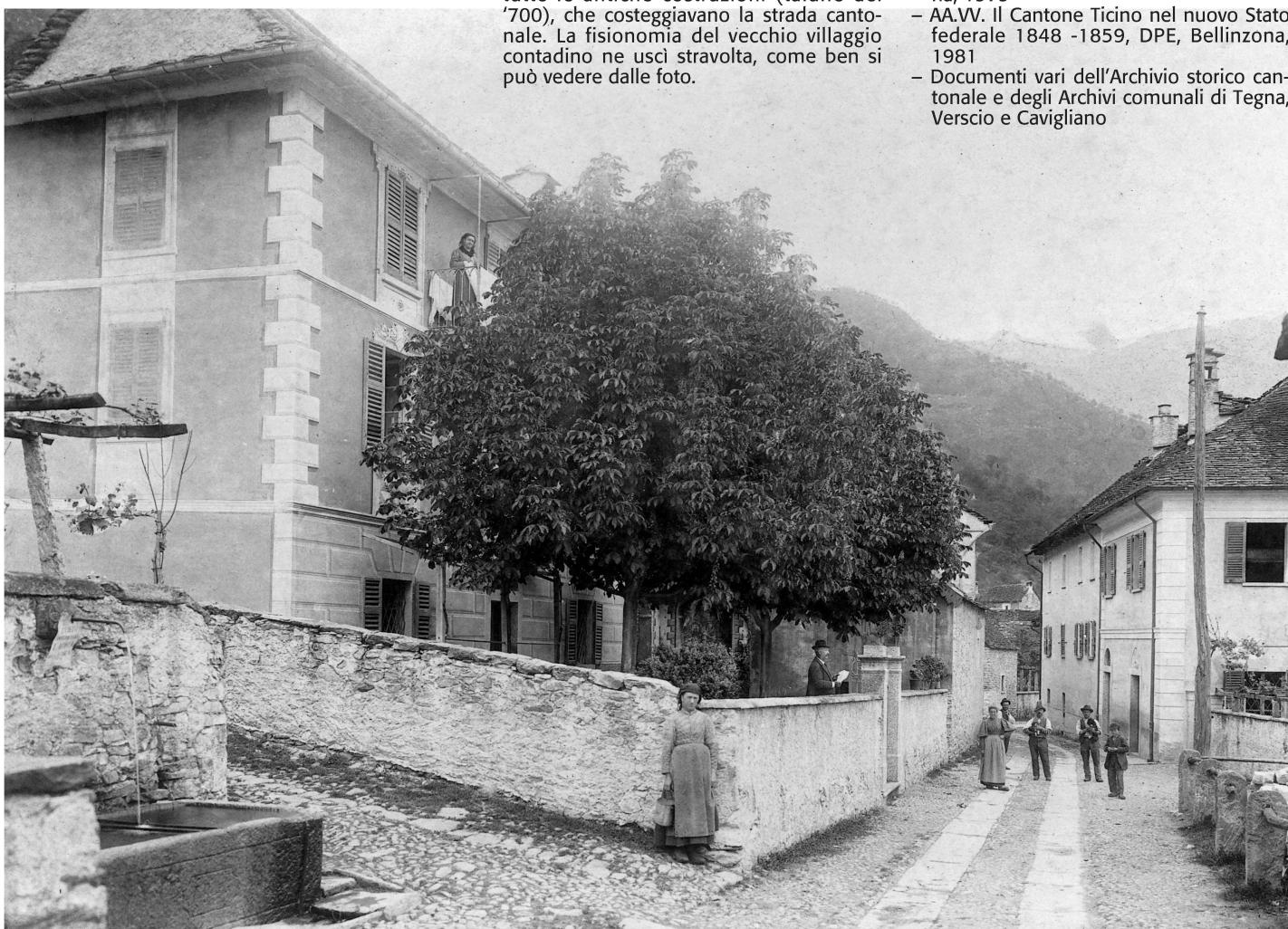
\* \* \*

Forse, a molti, questo mio contributo potrà apparire lungo. Ma, mentre leggevo i documenti ho pensato, e mi sono convinto, che era bene, non solo opportuno, lasciar parlare i protagonisti, trascrivendo integralmente (e non riassumendo) interi passaggi perché freschi, pieni di passione, nonché facilmente leggibili e comprensibili.

mdr

#### Bibliografia

- Karl Viktor von Bonstetten, Lettere sopra i baliaggi italiani, A. Dadò editore, Locarno 1984
- AA.VV, Con gli occhi degli altri, A. Dadò editore, Locarno 1996
- Stefano Franscini, La Svizzera italiana, ristampa a cura della BSI, Lugano 1971
- AA.VV, Il Cantone Ticino nei primi anni della sua autonomia 1803 - 1814, DPE, Bellinzona, 1978
- AA.VV, Il Cantone Ticino dai Landamani alla Riforma 1815 - 1830, DPE, Bellinzona, 1979
- AA.VV. Il Cantone Ticino nel nuovo Stato federale 1848 - 1859, DPE, Bellinzona, 1981
- Documenti vari dell'Archivio storico cantonale e degli Archivi comunali di Tegna, Verscio e Cavigliano



Cavigliano: la strada cantonale nel vecchio nucleo, in una foto di circa cent'anni fa (Foto Monotti, proprie V. Marazzi).