

Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2012)

Heft: 1: La conservazione e il rinnovo dei ponti

Artikel: Ponti e beni culturali : annotazioni sulla storia dei ponti nel Cantone Ticino

Autor: Foletti, Giulio

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323332>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

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

*Brücken und Kulturgüter**Anmerkungen zur Geschichte der Brücken
im Kanton Tessin*

Giulio Foletti*

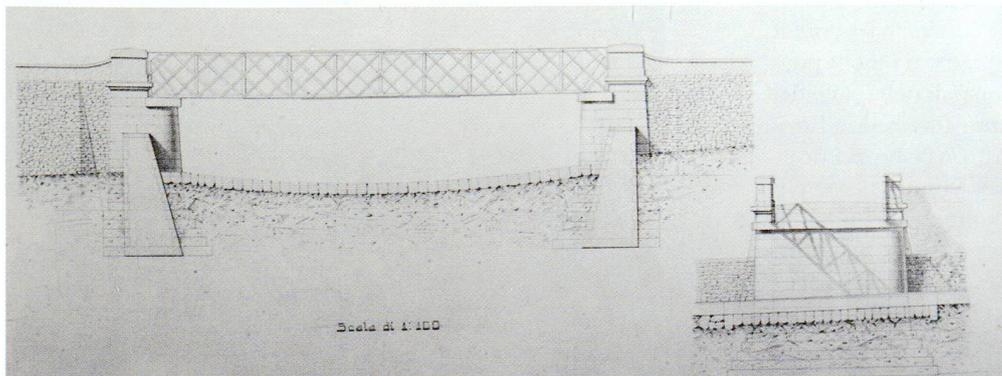
Ponti e beni culturali

Annotazioni sulla storia dei ponti nel Cantone Ticino

Il 10 febbraio 1882 il Consiglio di Stato, rispondendo a una pressante sollecitazione del Dipartimento federale dell'interno, decideva di partecipare all'Esposizione nazionale prevista per l'anno dopo a Zurigo, provvedendo all'allestimento di un proprio stand nel settore dedicato alle infrastrutture stradali (gruppo Ponti, strade e opere di arginatura). Era una scelta dettata da due motivi: da una parte si era consapevoli che il Ticino «non poteva a meno di fare buona figura di fronte agli altri Cantoni confederati, e quindi lasciare favorevole opinione del nostro paese»; d'altra parte il Consiglio di Stato era in attesa di ricevere importanti sussidi federali per la correzione del fiume Ticino e quindi riteneva opportuno dimostrare con i fatti che questa fiducia era ben riposta. Furono così assunti due disegnatori che providero a elaborare 23 fogli raffiguranti i progetti di correzione del fiume Ticino e altri ripari a Gordola e Malvaglia, i disegni del «Penitenziere» di Lugano, e infine un cospicuo numero di ponti costruiti dalle autorità cantonali nel corso degli ultimi ottant'anni: le tavole infatti illustravano il pontediga di Melide, il ponte del Ticino presso Bellinzona, due progetti per il ponte sulla Maggia di Ascona, una serie di ponti in Val Verzasca, il ponte in ferro sulla Magliasina, ecc. Vennero insomma raffigurati, con splendide tavole acquerellate, i manufatti stradali ritenuti più importanti sul nostro territorio. Accanto alle tavole, furono elaborati due documenti, pure esposti nel 1883: una grande carta del territorio 1:50000 con indicate le tratte stradali curate dal Cantone e una «Statistica delle strade cantonali e circolari e delle principali arginature del Cantone Ticino fino a tutto l'anno 1882» che forniva un sintetico quadro complessivo delle opere eseguite e elencava minuziosamente i manufatti (i ponti e i ripari) più importanti¹.

L'attenzione e la cura del governo per questo settore sono ben conosciuti. Già nel 1798 la neonata Repubblica Elvetica volle creare anche nei baliaggi italiani un'efficiente rete stradale che permettesse di unificare terre fino ad allora sostanzialmente separate; analogamente agì il governo del Cantone Ticino nato nel 1803, che ritenne queste infrastrutture un elemento strategico di sviluppo e di unità territoriale tanto che, dopo aver rivendicato la sua sovranità sulle strade cantonali e circolari, affrontò grossi sacrifici finanziari per realizzarne i tratti più importanti². È l'epoca in cui venne istituito l'Ispettorato delle strade, che promosse una fervida attività in questo settore, anche grazie al contributo di tecnici specializzati come Francesco Meschini (1762-1840), Giulio Pocobelli (1766-1843) e Pasquale Lucchini (1798-1892)³.

È quindi più che comprensibile la ferezza con cui nel 1883 il Governo accolse le lodi della stampa specializzata e della Giuria dell'Esposizione Nazionale. Parimenti assume un significato particolare anche la presenza monumentale di molti manufatti stradali ottocenteschi sul territorio cantonale: ancora oggi i ponti voluti dal giovane Cantone e costruiti, con grandi sacrifici finanziari, nel corso del XIX secolo, caratterizzano, nonostante le molte distruzioni e le inevitabili modifiche, i paesaggi delle vallate alpine. Come illustra sinteticamente la relazione del 1883, nella maggioranza dei casi erano solidi manufatti «in muratura di pietrame e malta di calce dolce» costruiti e impostati «a volta pure di pietrame e pietra concia, cementata da malta ordinaria», con le luci dell'arco «dai m. 3 ai m. 20 e fino ai m. 24; queste vengono poi ripetute diverse volte in un solo manufatto, secondo l'ampiezza del varco che si vuol ottenere». Normalmente erano a una carreggiata, con il fondo selciato



1.

1. Caslano, ponte stradale sulla Magliasina, dettaglio

e gli sfogatoi per l'acqua sotto il parapetto; quelli della prima metà dell'Ottocento erano slanciati, ad arco ribassato, con tipici parapetti in granito di forma prismatica, come ad esempio il ponte sul Brenno a più arcate, tra Biasca e Pollegio, costruito nel 1815, o quello di Malvaglia sulla Leggìuna, progettato e costruito da Francesco Meschini. Per contro quelli della seconda metà del secolo erano più massicci e importanti, con volte a tutto sesto, parapetti in muratura, come quello di Ponte Brolla. Non mancavano infine manufatti in ferro: ne è materiale ma superstita e solitaria testimonianza il ponte sulla Magliasina, a cavallo dei territori dei comuni di Caslano, Magliaso e Pura. Costruito attorno al 1874 dalla ditta Salvatore Torriani di Mendrisio, come attesta una targa ancora presente sul parapetto, ha solide ma eleganti spalle in grandi conci di granito, in contrasto con l'esile piattabanda e gli alti parapetti in ferro.

Occorre tuttavia sottolineare che a volere strade e ponti non fu solamente il governo del nuovo Cantone Ticino: la difficile e accidentata orografia delle terre ticinesi nel corso dei secoli ha sempre obbligato e richiesto la costruzione di strade e di ponti che permettessero una viabilità sufficientemente sicura e funzionale. La prima attestazione di un ponte è in un documento del 23 maggio 1205: viene menzionato il ponte *de Xamina* (la carta nazionale registra ancora oggi il toponimo Ponte Semina), un manufatto in legno sito appena dopo la gola del Sosto, sulla strada che conduceva al passo e ai pascoli della Greina⁴. Parecchi documenti medievali confermano che molto spesso le comunità locali *bon gré mal gré* erano impegnate nella costruzione e manutenzione di questi manufatti, essenziali per la vita economica locale e regionale. Lo conferma un lungo elenco delle strade e dei ponti dipendenti dalla città di Como, contenuto negli Statuti della stessa città del 1335: nel documento si descrivevano nei dettagli le strade principali che attraversavano il Mendrisiotto e il Luganese verso Bellinzona, elencando nel contempo le comunità (le pievi, i comuni, i singoli villaggi, le castellanie...) che dovevano assicurarne la manutenzione. Si menzionavano così il ponte «della Pioda» di Chiasso, quelli sul torrente Roda e sulla roggia del monastero di Monte Olimpino, un ponte di legno e un ponte in vivo nei pressi di Riva San Vitale, il ponte in pietra («pontem lapidis») sulla strada sotto Balerna, e poi i molti ponti che esistevano sulle strade principali nella valle del Vedeggio (a Grumo di Cadempino, Torricelli, a Bironico sulla Leguana...) fino a Bellinzona e verso Locarno⁵. Dei manufatti di questa remota epoca, per lo più costruiti nel materiale più economico e più facilmente reperibile, cioè il legno (erano ponti orizzontali in travi appoggiate a rocce o pilastri in vivo o cavalletti in legno, verosimilmente simili alle passerelle rurali che facilitavano la vita ai contadini delle valli) non resta più nulla perché sostituiti o distrutti dalla natura.



2.



3.

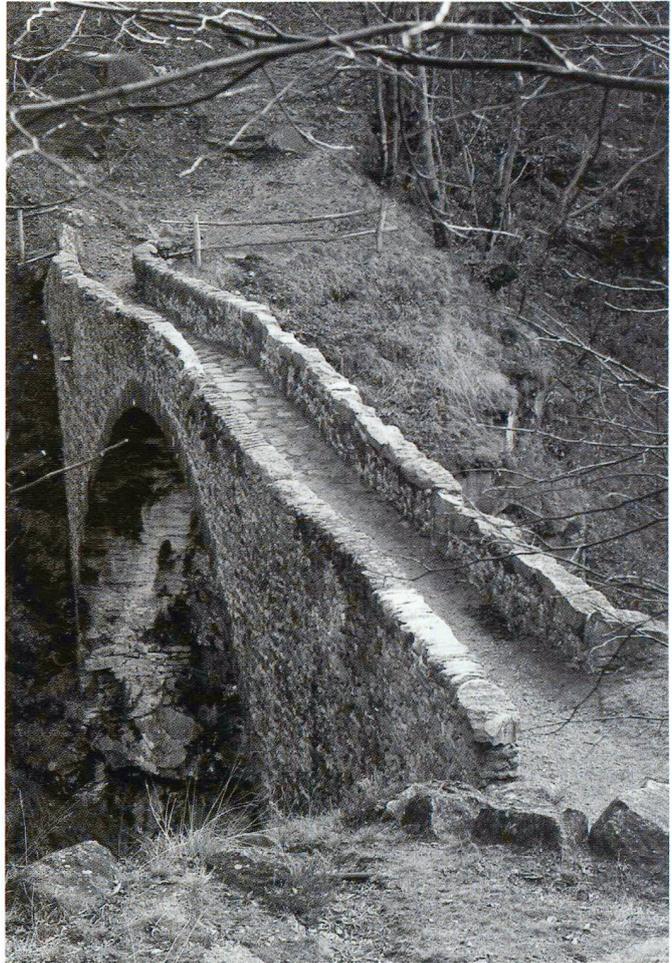


4.

2. Lavizzara Broglio, passerella in legno.
(Archivio di Stato Bellinzona 32-9-2345)
3. Cavergho, ponte stradale, 1821 ca.
(Archivio di Stato Bellinzona 2-15-531)
4. Ponte Brolla, ponte stradale sulla Maggia, 1850 ca.
(Archivio di Stato Bellinzona S/1.237)

Per contro sono ancora ben saldi e conservati molti ponti costruiti tra la fine del Cinquecento e il Settecento: taluni di essi, come i ponti di Giornico e di Bignasco, sono posti in punti nevralgici delle antiche vie maestre che percorrevano le vallate verso i valichi alpini, collegando i centri principali; molti altri, che ancora oggi si incontrano salendo i sentieri delle valli laterali, sono i tipici manufatti rurali utilizzati per accedere ai pascoli alpini. Sono il maestoso ponte di Intragna, costruito nel 1588, o anche il vertiginoso ponte settecentesco di Laù, sospeso sulle profonde gole dell'Orino in Val Malvaglia ma anche la miriade di piccoli manufatti gettati, per necessità, sui passaggi più malagevoli o pericolosi delle regioni montane (e proprio per questo, a protezione dei passanti, non manca mai la cappella o l'immagine sacra), come ad esempio la decina di ponti in vivo settecenteschi, ottocenteschi e novecenteschi, ben nascosti nei passaggi obbligati delle valli laterali della Riviera (in val d'Osogna, in Val d'Iragna, nelle valli di Lodrino e di Moleno, a Biasca e a Claro...)⁶. Molti di essi (ed è un mito che tuttora perdura) sono denominati «ponti romani», forse per la loro solidità materiale e architettonica in paragone alle effimere passerelle in legno, forse perché costruiti lungo gli antichi tracciati della transumanza, o forse perché la *lectio faciliior* della parlata popolare ha trasformato il «ponte romanico» degli storici e degli eruditi, nel ben più sciolto, antico e nobile «ponte romano»⁷.

Accanto a questo notevole patrimonio tramandato dal passato, vi sono però i manufatti più recenti, specialmente creati per rispondere ai bisogni dell'epoca moderna. Sulle strade ottocentesche il carico stradale era relativo; il ponte, ubicato nella situazione

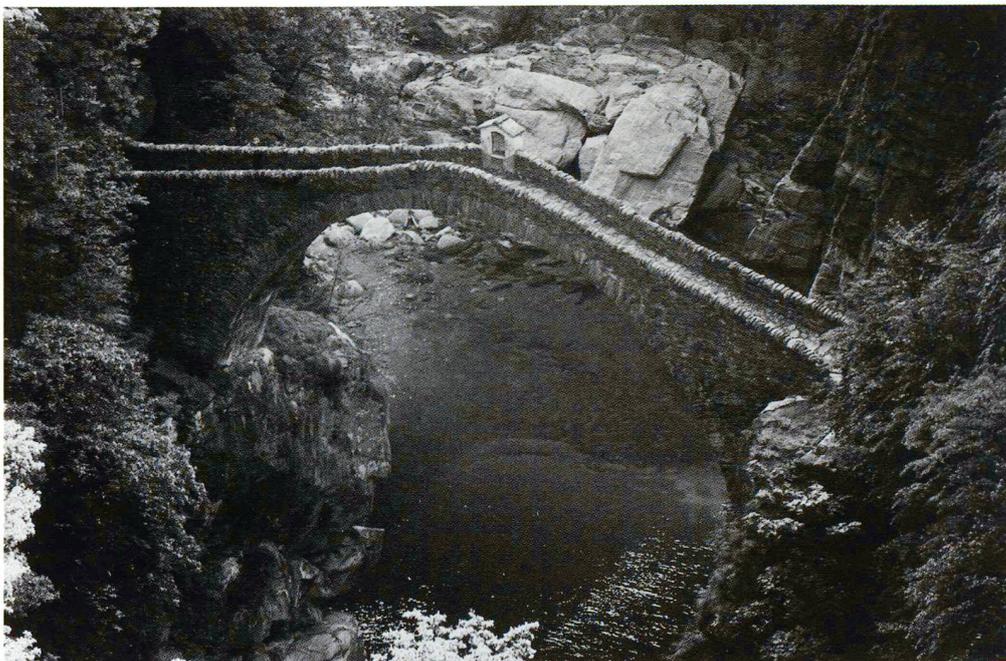


5.

5. Malvaglia, ponte di Laù, XVIII sec. (Ufficio dei beni culturali)

6. Intragna, ponte sul sentiero verso Rasa, 1588.

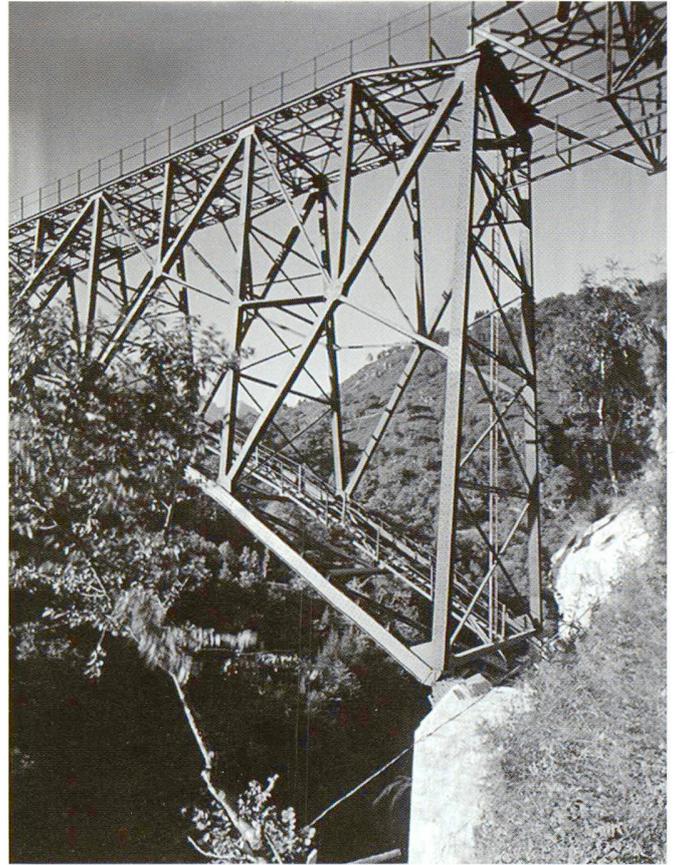
(D. Temperli, Ufficio dei beni culturali)



6.

topograficamente e orograficamente più vantaggiosa per valicare un ostacolo, assumeva un ruolo dominante, mentre il tracciato stradale si adattava ai bisogni. Nell'era ferroviaria e del traffico stradale e autostradale contemporaneo questa relazione si capovolge. È il tracciato, con le sue necessità tecniche e funzionali (si pensi ai carichi sempre maggiori, alle pendenze e ai raggi di curvatura da rispettare rigorosamente) a dettare l'ubicazione e la tecnica costruttiva dei ponti. Nascono così i nuovi ponti in ferro e acciaio, i ponti ferroviari della linea del San Gottardo, sempre modificati, adattati e rinforzati per rispondere in maniera efficace alle esigenze del traffico⁸, i viadotti stradali di lunghissima portata in calcestruzzo armato precompresso. L'impatto di queste strutture sul territorio è notevole: per questo è importante un approccio pluridisciplinare alla progettazione, che sia attento non solamente alle esigenze economiche e funzionali ma anche a quelle ambientali e paesaggistiche⁹.

Occorre sottolineare che queste strutture sono spesso di notevole pregio per il loro contenuto tecnico, paesaggistico e anche monumentale. Si pensi allo spettacolare ponte ferroviario a traliccio in metallo che scavalca l'Isorno a Intragna, sulla linea ferroviaria della Centovallina, costruito con tecnica innovativa dalla ditta Löhle & Kern di Kloten tra il 1915 e il 1917¹⁰, al filante viadotto stradale in cemento armato costruito a Taverne dall'ingegner Walter Krüsi per sostituire un ponte ottocentesco distrutto dall'alluvione del Vedeggio del 1951, al viadotto autostradale curvilineo di Fiend ad Airolo progettato nel 1967 dall'ingegnere Giovanni Lombardi, che risolve elegantemente problemi ingegneristici e ambientali di non poco conto (va-



7. Intragna, ponte ferroviario della Centovallina. (Archivio di Stato Bellinzona 46 - 6 - 2776)
8. Intragna, ponte ferroviario della Centovallina. (Archivio di Stato Bellinzona 46 - 4 - 2774)
9. Torricella-Taverne, Walter Krüsi, viadotto sul Vedeggio, dettaglio (Ufficio dei beni culturali)



8.

langhe, instabilità del terreno, dislivelli da superare). Questo vasto patrimonio ha da sempre interessato chi si occupa della cura e della conservazione dei beni culturali. Da anni risultano essere tutelati sul piano cantonale i ponti monumentali di Giornico, di Cavergno, il ponte rurale in Val Calneggia, il ponte di Lavertezzo (anche se ampiamente rifatto nel 1953) il ponte di Laù in Val Malvaglia; recentemente, nell'ambito dell'impegno per la protezione del Moderno, si è allargato l'interesse anche ai manufatti d'epoca contemporanea, come i già citati viadotti di Taverne e di Airolo Fieud, e il ponte stradale di Pasquerio di Walter Krüsi del 1938. Sono pure numerosi i ponti ottocenteschi o d'epoca precedente opportunamente protetti come beni culturali d'interesse locale. Tuttavia una politica di protezione più organica e meglio mirata esige l'approfondimento delle conoscenze a disposizione e scelte più mirate, che tengano conto della storia e dell'importanza tecnica, architettonica e paesaggistica dei singoli manufatti, ma anche delle loro effettive condizioni di conservazione e soprattutto delle esigenze funzionali che spesso impongono scelte dolorose. Si tratta, in altre parole, di raccogliere e sistemare (per epoca, tipologia, tecnologia...) le molte informazioni a disposizione: vi sono i documenti raccolti e pubblicati dagli storici, ma anche la banca dati dell'Ufficio della gestione dei manufatti della Divisione delle costruzioni, che raccoglie dati geografici e storici (piani) in funzione della manutenzione dei ponti ancora in uso, le descrizioni raccolte, in anni di lavoro, dall'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera (IVS) che ha catalogato minuziosamente ciò che resta di antichi e moderni tracciati storici; infine i dati sintetici, per ora relativamente abbondanti, raccolti nella banca dati del Sistema informativo dei beni culturali (SIBC) dell'Ufficio dei beni culturali. Ma nessun dato e nessuna informazione serviranno alla conservazione di questo patrimonio architettonico e paesaggistico se non vi sarà uno sguardo intelligente, curioso e affettuoso per questi singolari manufatti che sono preziose testimonianze di capacità tecnica e sapere architettonico, ma anche di vicende e di sforzi di coloro che hanno vissuto e percorso il territorio cantonale.

* Caposervizio inventario dell'Ufficio dei beni culturali, Dipartimento del Territorio, del Cantone Ticino

Note

1. *Conto Reso del Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino per l'amministrazione dello Stato dal 1 gennaio al 31 dicembre 1883*, Bellinzona 1884, p. 456-477. I disegni furono poi rilegati in un volume, intitolato *Esposizione nazionale di Zurigo 1883. Album dei disegni esposti dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino* conservato presso l'Archivio di Stato di Bellinzona; la *Statistica delle strade cantonali e circolari e delle principali arginature del Cantone Ticino fino a tutto l'anno 1882* è nello stesso *Conto Reso*; purtroppo è stata dispersa la carta stradale.

2. A. Galli, *Notizie sul Cantone Ticino*, Lugano Bellinzona 1937, vol. II p. 900-939; R. Ceschi, *Strade, boschi e migrazioni, Storia del Cantone Ticino. L'Ottocento*, a cura di R. Ceschi, p. 183-214, Bellinzona 1998; G. Bellini, *Le strade in Ticino all'inizio dell'Ottocento*, Lodrino 2004.
3. C. Agliati, *Ingegneri nel Cantone Ticino nell'Ottocento*, in *Avvocati, medici, ingegneri. Alle origini delle professioni moderne*, a cura di M.L. Betri, A. Pastore, Bologna 1997, p. 323-345.
4. Materiali e documenti ticinesi. Blenio, fasc. 2, 11 (19...), p. 67-69.
5. *Il Medioevo nelle carte. Documenti di storia ticinese e svizzera dalle origini al secolo XVI*, a cura di G. Chiesi, Bellinzona 1991, p. 98.
6. Per una visione generale di questi manufatti e dei percorsi in cui sono inseriti G. Mondada, *Ponti della Svizzera Italiana*, Locarno 1981; M. Colombo, *Le vie di comunicazione storiche nel Cantone Ticino*, Berna 2006.
7. M. Colombo, *I «ponti romani»: un mito da rivedere*, «Arte + Architettura in Svizzera» 2 (1995) p. 136-143
8. *Schweizer Eisenbahnbrücken*, «Heimatschutz-Sauvegarde», 4 (2000) p. 14-17; anche in «Il nostro paese» 260 (2001) p. 29-31
9. M. Laffranchi, *L'arte di costruire i ponti*, «Archi», 5 (2004) p. 20-23
10. U. Amacher, *Die Brückenbauer von Kloten*, «Arte + Architektur in Svizzera» 2 (1995) p. 172-180



9.

Im 19. Jahrhundert waren der Strassenbau und die Schaffung von effizienten und sicheren Verkehrsverbindungen zwischen den Regionen des Landes eine der Aufgaben, mit denen sich die Behörden im Kanton Tessin auseinander setzten. Anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich im Jahre 1883 beschloss die Kantonsregierung, an ihrem Stand die im Kanton diesbezüglich unternommenen Anstrengungen zu illustrieren. Im Laufe der Jahrzehnte waren zahlreiche Brücken (aus Stein oder aus Eisen) gebaut worden. Aufgrund der vielfältigen Höhenprofile des Tessins war die Kunst des Brückenbaus hier seit Jahrhunderten bekannt. Davon zeugen zahlreiche Überreste (fälschlicherweise als «römische Brücken» bezeichnet), die auch heute noch die Landschaft der oberen Täler prägen. Auch in der modernen und heutigen Zeit wurden gewaltige Strassen- und Eisenbahnbrücken aus Stahlbeton und Stahl als imposante Monumente der Moderne errichtet. Zurzeit erfolgt eine detaillierte Bestandsaufnahme dieser Bauwerke.