

I "ponti romani" : un mito da rivedere

Autor(en): **Colombo, Massimo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera**

Band (Jahr): **46 (1995)**

Heft 2: **Brücken = Ponts = Ponti**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-394015>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

I «ponti romani»: un mito da rivedere

Su richiesta del Consiglio di Stato, il 1° ottobre del 1838 il commissario di governo della Val di Blenio si reca sul Ri delle Balme, a monte di Motto nel comune di Dongio (percorrendo «... un tortuoso sentiero assai incomodo»), per visionare la zona ove si intende costruire un ponte. L'inedita e preziosa relazione che egli ci ha lasciato di questo sopralluogo merita uno spazio particolare sia per il suo valore storico che descrittivo, in quanto, ancor oggi, un visitatore può rivivere, inalterate, quelle medesime impressioni. Così: «Nel luogo che si vorrebbe erigere il ponte è pericoloso ed accresce vi è più il pericolo, tosto passato il supposto costruito ponte, dovendosi camminare per qualche tratto su d'una liscia, e nuda roccia senza vestigia di sentiero. Che maggiori quantità d'acqua non iscorre nel riale delle Balme, che

nelli mesi di maggio e di giugno pel sciogliersi delle nevi ed in settembre e ottobre in tempo d'escrescenza delle acque, per cui negli altri mesi, sempre con qualche pericolo si potrebbe traversare il riale ponendo il piede in appositi tagli d'eseguirsi nella roccia, meno in tempo di gelo. Che l'estensione del luogo montuoso ed incomodo d'usufruirsi passando pel richiesto ponte delle Balme è di poco momento il cui prodotto però in legna, stando all'esposto delle parti in luogo, sarebbe approssimativamente di lire 400 cantonali in un lasso di tempo dalli 18 alli 20 anni; e di annue centinaia 6 di fieno circa, e finalmente pascolata una parte dell'anno solo dalle capre.» Il commissario conclude la sua relazione affermando che, onde evitare rischi, la costruzione di un ponte è necessaria per l'attraversamento del riale e

1 Il Ponte Nuovo di Intragna sul fiume Melezza, ormai comunemente noto come «ponte romano».



propone che esso «sia composto di tre travi di legno larice spessi 30 centesimi e costituenti una larghezza di centesimi 90 con una luce di 9 metri». Le travi dovranno essere appoggiate alla roccia, unite con una «reggia» di ferro e munite di parapetto in legno.

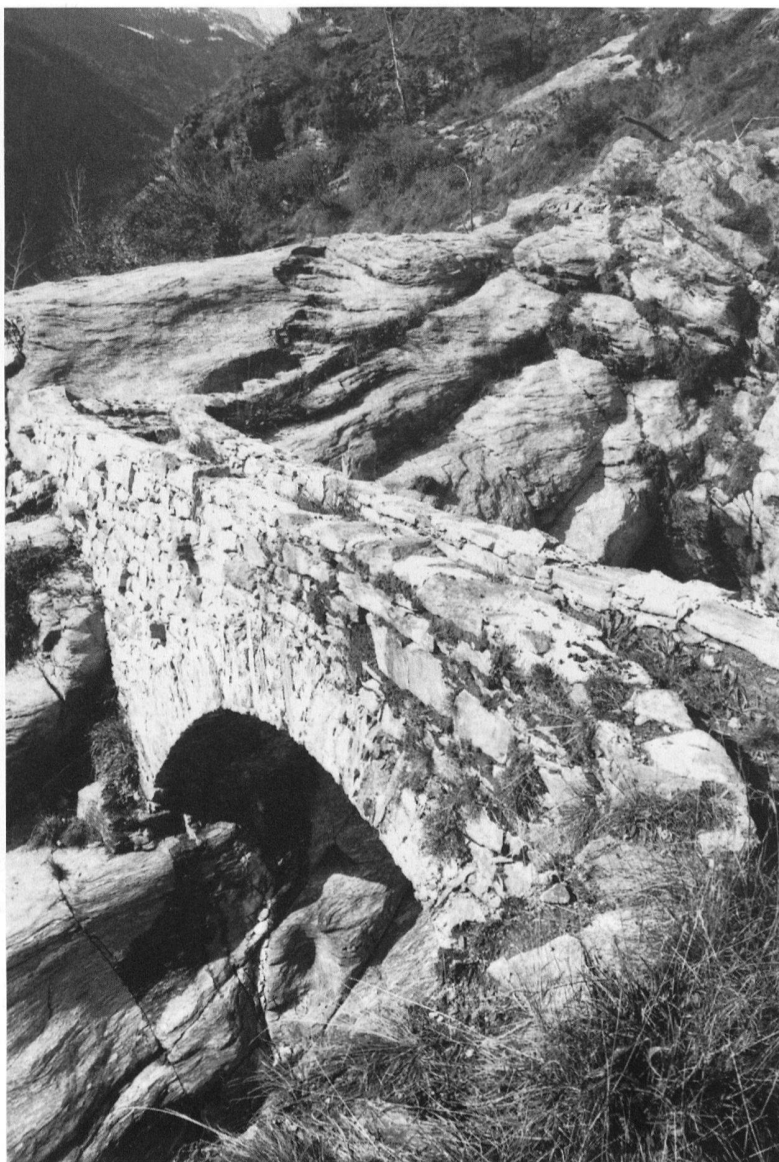
Il motivo del sopralluogo nasce da una lite scoppiata tra il comune di Dongio e un certo Giuseppe Lazzari, incaricato della costruzione dell'opera (e probabilmente diretto interessato allo sfruttamento dell'area oltre il riale), il quale chiede come compenso (o contributo alle spese) la somma di 50 lire che, però, il comune rifiuta di versare.

Per sedare la lite, certamente inaspritasi, intervenne addirittura l'ispettore delle Pubbliche Costruzioni che, il 9 ottobre del 1838, minacciò l'intervento della «forza armata» se non si fosse giunti ad un accordo tra le parti¹. Le notizie che possediamo non vanno oltre questa data e ignoriamo quali siano stati gli ulteriori sviluppi della vicenda. Qualcosa, comunque, deve essere accaduto, in quanto l'attuale ponte delle Balme è un manufatto in sasso e non in legno, come il commissario di governo aveva proposto (con il comune consenso) di realizzare (ill. 2). Forse quest'ultimo venne costruito secondo le indicazioni date ma non rese a lungo e venne sostituito, in un secondo tempo, da una costruzione più sicura e stabile.

Il ritrovamento di documenti che permettono di datare la costruzione di un manufatto è un evento che merita di essere segnalato. E particolarmente in questo caso perché, sebbene di piccolissime dimensioni, collocato al di fuori di qualsiasi via di comunicazione e con funzioni strettamente locali, questo è uno di quei tipici ponti rurali definiti con orgoglio dalla popolazione locale «romano»².

Il ponte delle Balme non costituisce che un caso limite tra i tanti definiti «romani» nel Canton Ticino: la sua collocazione isolata e le stesse dimensioni lo costringono entro dei limiti funzionali evidentemente marginali. Tuttavia l'uso di una tecnica costruttiva tradizionale, comune anche in ponti più antichi e di ben altra importanza, renderebbe oggettivamente difficile ipotizzarne la data di costruzione senza l'ausilio di documenti.

La tendenza a definire «romani» i ponti la cui tipologia è apparentemente antica non è un vizio esclusivo delle nostre terre, ma tocca tutti i paesi che hanno vissuto l'occupazione di quegli antichi dominatori. Non si tratta neppure di una confusione terminologica tra «romano» e «romanico» in quanto, spesso, le opere in questione sono relativamente recenti; e neppure di lacune nelle fonti poiché, spesso, il termine resiste anche quando viene irrefutabilmente provata la data di costruzione.



In troppi casi il ponte romano diventa un mito, spesso alimentato dagli storici del secolo passato, soprattutto se l'opera è stata edificata lungo una via considerata di antica percorrenza. Quando, inoltre, mancano informazioni precise ci si sente ancor più legittimati a precipitare questi manufatti in tempi lontanissimi, nel tentativo di nobilitare le terre e le popolazioni che intorno ad essi gravitavano.

Buona prassi sarebbe quella, in materia di ponti antichi, di attenersi scrupolosamente alle fonti certe, tanto più che quelli romani sono stati tutti rigorosamente censiti e sono identificabili secondo precisi elementi tipologici. Quelli che ancor oggi si possono ammirare sono tutti opere di struttura robusta, formati da un'anima di conglomerato rivestita da grossi blocchi di pietra (a volte anche da mattoni); gli archi sono invariabilmente a tutto sesto con un profilo evidenziato da uno o due giri di pietre; gli attacchi per le strutture sono a vista e il fondo è sempre sufficientemente lar-

2 Il bel ponte delle Balme, in territorio di Dongio. La foto non rende l'idea delle sue minuscole dimensioni: l'arco è ampio 3,5 metri, i parapetti sono alti 30 centimetri e la larghezza complessiva non supera il metro e mezzo.



3 Il Ponte dei Salti di Lavertezzo, caratterizzato dall'armoniosa sequenza dei due archi. In primo piano l'arco di destra di più recente costruzione.

go da permettere il transito dei carri nei due sensi; i piloni centrali venivano dotati di un basso sperone frangiflutti, sia a monte che a valle. Coscienti del problema della resistenza offerta dai piloni alla corrente, i costruttori romani cercarono di ridurne il numero realizzando archi giganteschi. Ma in questo modo, a causa dell'esclusivo uso dell'arco a tutto sesto, si raggiungevano altezze notevoli che imponevano la realizzazione di rampe, o l'innalzamento della strada, per garantire un passaggio non troppo difficoltoso ai carri.

Diversa la tipologia dei ponti medievali. Le volte, appoggiate su spessi pilastri e con l'intradosso tracciato ad ogiva, erano di più facile costruzione e l'opera poteva venire realizzata arco per arco. Questo aspetto dell'edilizia medievale si adatta perfettamente al nuovo assetto politico ed economico del territorio. La mancanza di una amministrazione centrale, infatti, fu di ostacolo al reperimento dei finanziamenti necessari destinati alla costruzione di opere pubbliche che, di conseguenza, venivano realizzate in più riprese secondo le temporanee disponibilità economiche. Questa tecnica permetteva di costruire il ponte a blocchi e i lavori, prosciugata la cassa, venivano interrotti in attesa del reperimento di nuovi fondi. Altri tipici aspetti dei ponti medievali sono la forma «a schiena d'asino», le forti rampe, l'am-

piezza limitata del fondo (molto spesso insufficiente al transito di carri), timpani privi di qualsiasi decorazione e formati da pietre di dimensione medio-piccola, pile con frangiflutti (con un becco anteriore triangolare e posteriore triangolare o quadrato) che si raccordano al parapetto. Quest'ultimo, ed è la regola, è la continuazione ininterrotta della parete del timpano.

Con il XVIII secolo (e fino alla fine del XIX) si inseriscono due altri elementi tipologici perfettamente individuabili: l'apposizione di mensole che allargano la superficie marcando la separazione tra l'arco e il parapetto (quest'ultimo spesso formato da lastre di pietra poste verticalmente), e l'applicazione di coperture prismatiche a coronamento dei becchi frangiflutti dei pilastri.

Già in base agli aspetti tipologici possiamo escludere l'esistenza di ponti «romani» in Ticino, e neppure si può giustificare l'uso di questo termine per quelli ritenuti costruiti, quanto meno, «alla maniera dei romani».

Tuttavia è difficile eliminare dal patrimonio culturale tradizionale una credenza tanto radicata anche, come detto, di fronte ad attestazioni offerte dai documenti. Non sempre la carta canta.

Un esempio lo abbiamo con il «Ponte Nuovo» di Intragna, sul fiume Melezza nelle Cen-

tovali, che, pur essendo stato costruito nel 1578, è definito «romano»³ (ill. 1). La stessa denominazione di «Ponte Nuovo» è indizio chiaro di una sua «recente» costruzione avvenuta in un luogo dove, molto probabilmente, l'attraversamento avveniva con mezzi di fortuna (come, ad esempio, a Corcapolo dove vennero stanziate, nel 1774, 24 lire per la costruzione di una catena da usare per l'attraversamento della Melezza).

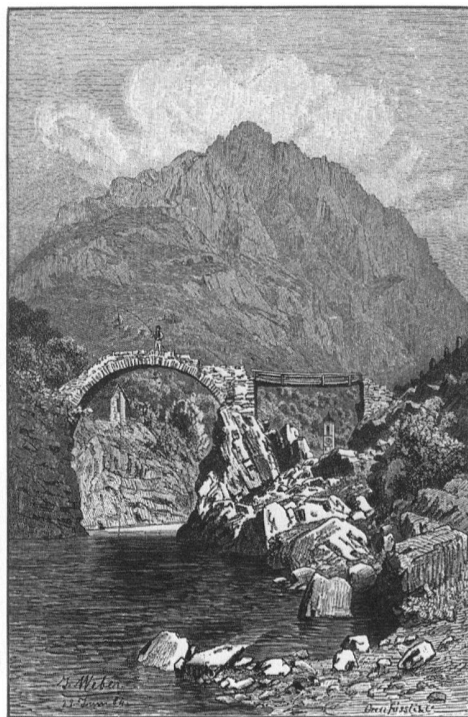
Nel caso del «Ponte Nuovo», inoltre, l'evocativo attributo di «romano» è consolidato, arbitrariamente ed inspiegabilmente, da pannelli escursionistici (potenza del turismo!).

Analogo è il caso del ponte «romano» di Aquila (ill. 3). Situato in Val di Blenio, sull'antica strada per il Lucomagno, compare per la prima volta in un documento datato 1300 che, molto probabilmente, è già una copia di una pergamena del 1230. Nel 1305 il «pons regalis de Aquilo» è al centro di una lite tra i vicini di Aquila, Largario e Blesèi, che coinvolge anche quelli di Ponto Valentino, Marolta e Castro, sulla ripartizione degli oneri riguardanti la sua ristrutturazione⁴.

Dai documenti si può dedurre che il ponte era a tre campate, con pilastri in sasso ed una sovrastruttura lignea; forse la sua parziale realizzazione in sasso si deve all'opera di mastro Marco de Martellino di Torricella che compare in un documento del 1461 (30 settembre) quale costruttore di una «portionis pontis de Aquilo»⁵. Del ponte rimane oggi un'unica arcata ben distante dal fiume Brenno sul quale era gettato. Alla sommità dell'unico pilastro rimasto (a quanto pare un secondo era ancora visibile nel 1920)⁶, si notano quattro buchi (di circa 20 centimetri di lato) i quali, supponiamo, fungevano da innesto per le travi che reggevano una sovrastruttura in legno. Probabile, quindi, che il ponte, fino al suo definitivo abbandono, fosse costituito da due archi laterali in sasso e da una parte centrale in legno, più facilmente riparabile in caso di cedimenti.

Il ponte di Aquila è rimasto in funzione fino alla realizzazione della strada circolare tra Ponto Valentino e Aquila (1898-1899). Sappiamo che ha subito, durante i suoi lunghi secoli di vita, numerosi danni, con conseguenti rifacimenti: ultimo e molto grave fu quello dell'alluvione del 1868 che ne causò la distruzione⁷. Sulla base di queste informazioni non potremmo neppure definire questo manufatto «medievale» (comunque certamente non «romano»): il resto ancor oggi visibile, dalla struttura apparentemente antica, molto probabilmente è stato realizzato dopo il 1868.

Si dovrebbe, in questo caso, correggere un'altra abitudine nella quale sovente si incorre: quella di far coincidere la datazione di un ponte con la sua prima menzione.



4 La silografia di J. Weber (1884) riproducente il ponte di Lavertezzo. Si nota l'assenza dell'arco di destra e l'impostazione, sul medesimo lato, rigidamente verticale della pila e della spalla che sembra escludere l'esistenza di un secondo arco.

Il «Ponte dei Salti» di Lavertezzo in Val Verzasca (anch'esso «romano») ci ripropone, in parte, lo stesso problema (ill. 3). È questo uno dei classici esempi di ponti rurali sui quali manca, allo stato attuale della ricerca, ogni dato; l'unica supposizione plausibile (dettata da motivi morfologici) è che sia stato costruito nel XVIII secolo, contemporaneamente al rifacimento della chiesa parrocchiale.

Il suo aspetto attuale, caratterizzato dalla sequenza, elegante e sinuosa, di due archi, non compare in una silografia realizzata da J. Weber nel 1884 (ill. 4). In questa il ponte, fedelmente riprodotto, risulta costituito da una sola arcata (quella sinistra) e da una passerella di legno che collega la pila centrale alla spalla destra del ponte. Quindi la seconda arcata ven-

5 L'unico arco superstite del «pons regalis de Aquilo», un tempo sul fiume Brenno ed ora relitto a cavallo di una strada di campagna.



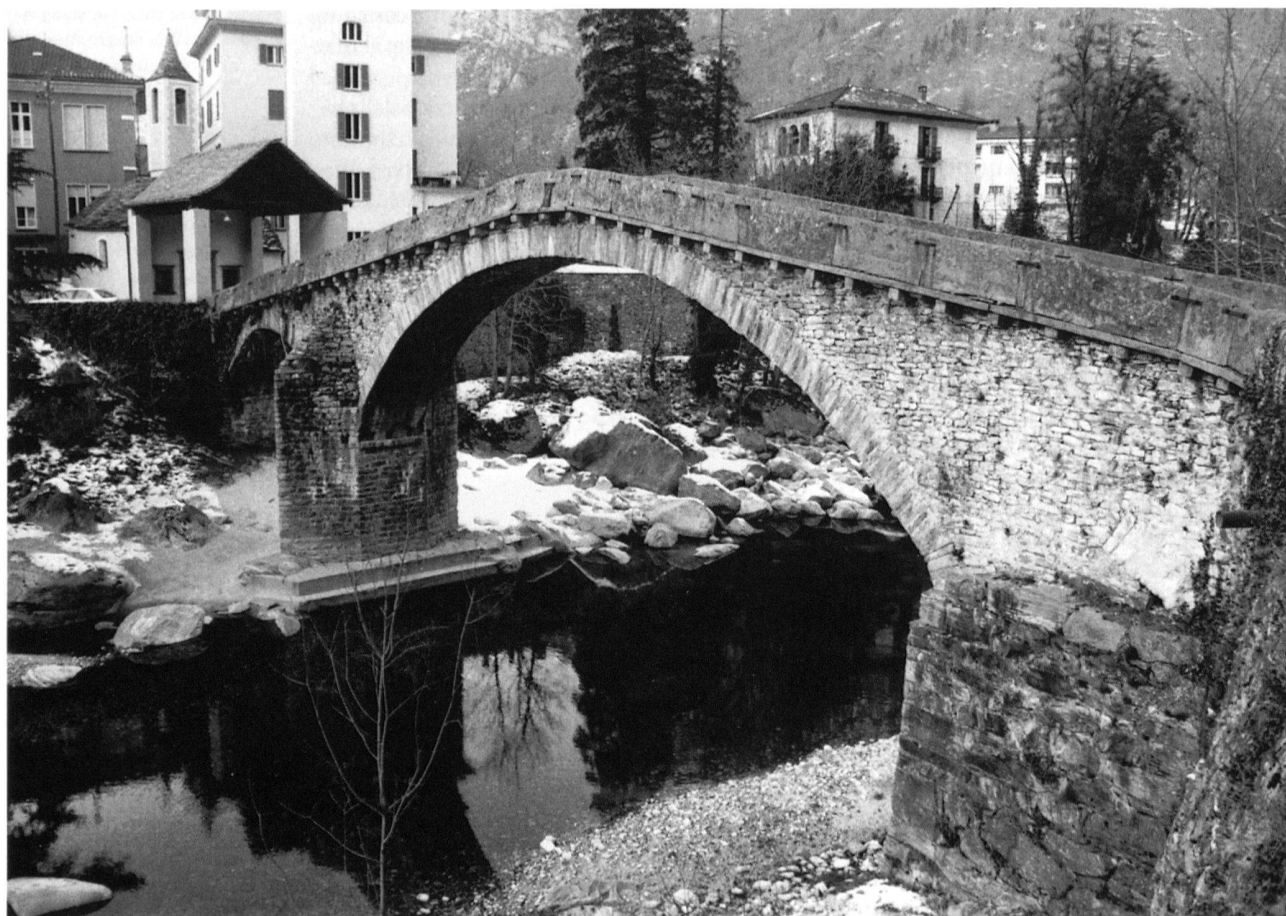
ne realizzata dopo quella data, unitamente al restauro della prima (che dalla silografia risulta essere senza parapetti e in uno stato di conservazione precario). Ma ciò che salta all'occhio è che la pila centrale e la spalla sul lato destro sono impostate in modo inequivocabilmente verticale tanto da far supporre che il secondo arco sia stato arbitrariamente aggiunto. Ma è anche probabile che il ponte, forse crollato nel 1868, sia stato provvisoriamente, e a più riprese, risistemato senza ricostruire l'arco. Probabilmente è ad uno di questi interventi che si riferisce il documento (rinvenuto in modo casuale) datato 14 dicembre 1872. In esso si accenna alla costruzione della spalla destra (quella appunto in questione) del «ponte del diavolo di Lavertezzo»⁸. Probabilmente sotto questa enigmatica denominazione si cela il nostro ponte; ma ciò non attenua lo stupore in quanto mai sino ad ora in Valle Verzasca (tanto nei documenti che nella memoria locale, già di per sé estremamente fantasiosa) sono comparsi riferimenti a un «ponte del diavolo».

Altro ponte «romano» è quello di Bignasco, all'ingresso della Val Lavizzara (ill. 6). Parzialmente costruito in modo tradizionale (forma a «schiena d'asino», doppio arco con una pila centrale munita di frangiflutti, sia a monte che a valle, triangolari) questo ponte, ritenu-

to molto antico, tradisce per molti aspetti la sua recente costruzione: la copertura prismatica alla sommità degli speroni frangiflutti triangolari e l'uso delle mensole collocate alla base dei parapetti per allargare il fondo, sono tipici elementi, come abbiamo visto, utilizzati a partire dal XVIII secolo; le pietre che compongono la pila centrale sono tutte di taglio regolare, mentre nei ponti medievali avveniva ciò solo fino a metà della sua altezza (sempre a causa delle scarse risorse economiche). Inoltre, a valle del ponte, lungo la sponda sinistra, è ancora ben visibile la vecchia via di accesso (più bassa e vicina alla riva del fiume e sulla quale ancora resiste una vecchia cappella) e nella struttura del ponte, sempre sul lato verso valle, è murato un resto del vecchio arco, molto più basso dell'attuale; per finire, in una lastra di pietra del parapetto vi sono incise le date «1386» e «1821».

Non siamo in grado di confermare se il ponte sia stato costruito effettivamente nel 1386, ma possiamo attestarne l'esistenza in anni successivi: in tre documenti (datati 21 novembre 1502, 30 aprile 1517 e 14 dicembre 1529) viene citato un certo «Zanus (o «Zanis») del Ponte de Bugnasco» quale arbitro in questioni legali⁹; e in un altro documento, del 1530, compare un notaio Cristoforo, sempre del ponte di Bignasco¹⁰.

6 Il ponte «romano» di Bignasco. È ben evidente la copertura prismatica a chiusura del frangiflutto triangolare del pilastro centrale, come la separazione tra l'arco e il parapetto marcata dalle mensole sporgenti.





7 Il ponte agricolo in Val d'Ambra, in località Cassinone, sul Riale di Bri.

Se il caso di Bignasco è piuttosto lampante spesso, come già detto, ipotizzare il periodo di costruzione di un ponte solo in base alla sua struttura è difficile. Un esempio sorprendente ci è offerto dal «ponte al Cassinone», in Val d'Ambra, nel comune di Personico (ill. 7). Questo ponte, edificato sempre con sistemi tradizionali, tradisce forse una sua recente realizzazione per la presenza, molto discreta, di mensole sporgenti tra il parapetto e l'arco; ma, al di là di questo dettaglio, si potrebbe dire che, apparentemente, è più antico del ponte di Bignasco (o per lo meno più genuino). Eppure il ponte agricolo del Cassinone venne realizzato, in sostituzione di una passerella in legno, nel 1917¹¹.

Escludere l'esistenza di ponti romani non significa affermare che in quell'epoca non ne esistessero. Sappiamo che il territorio ticinese era attraversato da due assi viari romani, di importanza secondaria, che, lungo la Val Vedeggio o da Locarno, conducevano al San Bernardino e che, molto probabilmente, erano attrezzati con ponti in legno sulla Tresa e sulla Moesa. Probabilmente esisteva un terzo attraversamento stabile, sul fiume Brenno, a Malvaglia Rongie sulla strada per il Lucomagno, dove, nel secolo scorso, venne scoperto un deposito di monete romane¹².

Ma, al di là delle supposizioni, disponiamo di documenti che attestano espressamente l'esistenza di ponti in Ticino solo a partire dal XIII secolo¹³. Forse il più antico di questi è quello riguardante il ponte «de Xamina», in Val di Blenio, oltre la gola del Sosto, sulla strada che conduceva al passo della Greina¹⁴. Il 23 maggio del 1205 viene regolata una lite tra i vicini di Olivone, Campo Blenio e Semione

riguardante il mantenimento in stato efficiente di questo ponte per consentire al bestiame di transitare senza problemi. L'onere toccherà ai vicini di Semione che lo conserveranno fino alla costruzione della strada carrozzabile del Sosto (1890), per quasi sette secoli. Questa continuità è ribadita in un documento del 1888 (23 novembre), nel quale si ingiunge ancora ai semionesi di riparare il «ponte di Semina», crollato nell'autunno dell'anno precedente, in tempo utile per consentire il passaggio del bestiame verso gli alpeggi¹⁵.

Ricordiamo ancora il prezioso documento del 1335 con l'elenco dei ponti la cui manutenzione incombe ai comuni ticinesi dipendenti da Como¹⁶; qui, oltre alla denominazione, ne viene indicata anche la struttura, quasi sempre in legno.

In legno erano anche i ponti situati su importanti vie di percorrenza: quello di Biasca per il San Gottardo; quello di Motto nei pressi dell'antichissima chiesa romanica di San Pietro e quello sul fiume Orino a Malvaglia verso il Lucomagno¹⁷.

Sono rari, invece, i documenti che in quell'epoca trattano della costruzione di ponti in vivo. Vale la pena, in proposito, menzionarne uno (del 2 aprile 1492) riguardante un ponte in pietra sul fiume Leggiùna (al confine tra i comuni di Biasca e Malvaglia) che i malvagliesi stanno realizzando¹⁸. Il duca di Milano, Gian Galeazzo Sforza, interviene ordinandone la sua distruzione in quanto teme che possa essere utilizzato dai nemici.

I malvagliesi rispondono, meravigliati, che accanto al ponte in costruzione ve n'è, da sempre, uno in legno sul quale nessun nemico è mai transitato; inoltre la costruzione di questo

ponte è necessaria in quanto permette loro di raggiungere con il bestiame i monti oltre il fiume. A distanza di secoli l'ingegnere Meschini, nominato «Ispettore de' ponti e strade del Cantone di Bellinzona e Lugano», effettua un sopralluogo nel medesimo punto. Incaricato nel 1808 di costruire un nuovo ponte in sasso (tutt'ora esistente) sul torrente Leggiuna, dopo l'ennesimo crollo del sempre provvisorio ponte in legno («... si passa precariamente sopra alcune mal poste travi») egli comunica che: «Alla sinistra del corso d'acqua [il nuovo ponte] dovrà impostarsi sulla sommità di pezzo di scoglio sporgente nel letto del fiume, ed al piede del quale si osserva esservi già anticamente impostato altro ponte»¹⁹. La relazione riporta esattamente, ed involontariamente, la situazione descritta nel documento del 1492 dove, a lato di un ponte in legno eternamente provvisorio, si tenta di costruirne uno in sasso, più elevato, i cui resti furono visti dall'ingegnere Meschini.

Il documento sul ponte in sasso della Leggiuna invita ad una riflessione sui differenti atteggiamenti tra i locali e i loro signori. Per i duchi di Milano il ponte riveste una funzione strategico-militare la cui costruzione, o distruzione, è dettata da motivi politici; i malvagliesi, invece, erigono il manufatto per puri scopi vitali. Il concetto gerarchico-funzionale della via di comunicazione viene in questo caso ribaltato e assume un aspetto più umano, dove l'importanza di creare delle strutture è dettata dai bisogni quotidiani cui le grandi strategie viarie sono subordinate.

E in quest'ottica funzionale vanno inseriti tutti quei ponti rurali che, anche in onore all'arditezza dell'impresa costruttiva, evocano il fascino della vittoria dell'uomo sugli ostacoli imposti dalla natura.

Oltre ad essere di utilità pubblica, il ponte accresce la fierezza popolare legandosi al forte simbolismo dell'attraversamento e dell'unione rivestendo, nell'immaginario popolare, un ruolo altissimo, leggendario, ed anche per questo «romano».

Riassunto

I ponti romani, tutti rigorosamente censiti, sono ben identificabili in base ad elementi tipologici che li diversificano sia da quelli medievali che da quelli successivi di tipo rurale. Sicuramente nelle terre ticinesi i romani hanno usato vie, di importanza secondaria, che probabilmente erano attrezzate con ponti (si suppone a Ponte Tresa, sulla Moesa, a Malvaglia Rongie). Queste ipotesi non trovano, però, riscontro sul piano delle indagini. Eppure, anche di fronte all'evidente contrasto tipologico e funzionale o all'esistenza di documenti

comprovanti le date di costruzione, il mito del «ponte romano» resiste inalterato, spesso alimentato dalla suggestione che il ponte crea nell'immaginario popolare.

Le difficoltà nel datare un ponte in mancanza di documenti sono oggettive in quanto i metodi costruttivi non variarono per secoli; ciò è ulteriore motivo per ritenere antichissimi ponti edificati solamente nel secolo scorso (come nel caso analizzato del ponte delle Balme, costruito dopo il 1838 ma ritenuto «romano»).

Résumé

Les ponts romains, tous soigneusement recensés, sont facilement identifiables sur la base d'éléments typologiques qui les opposent clairement aussi bien aux ponts médiévaux qu'aux ponts de type rural édifiés postérieurement. Il tombe sous l'évidence qu'en terre tessinoise, comme partout ailleurs, les Romains utilisèrent des voies – d'importance secondaire – certainement équipées de ponts (on songe à Ponte Tresa, sur la Moesa, à Malvaglia Rongie). Ces hypothèses n'ont hélas été confirmées par aucune donnée factuelle. Cependant, même confronté à un contraste typologique et fonctionnel manifeste et à l'existence de documents établissant la date de construction, le mythe des «ponts romains» n'a pas pris une ride, souvent alimenté par la fascination qu'il exerce sur l'imagination populaire. La difficulté de dater un pont en l'absence de documents est due aux méthodes de construction qui ne varient guère et ceci pendant des siècles; des ponts construits au siècle dernier sont de ce fait tenus pour beaucoup plus anciens (c'est par exemple le cas, analysé ici, du Ponte delle Balme construit après 1838 mais toujours considéré comme un pont «romain»).

Zusammenfassung

Die echten römischen Brücken, die alle genau registriert sind, lassen sich klar an ihren typologischen Elementen erkennen. Diese unterscheiden sich sowohl von den mittelalterlichen als auch von den nachfolgenden Brücken ländlichen Typs. Sicher haben die Römer auf Tessiner Boden Strassen – wenn auch weniger bedeutsame – benutzt, die wahrscheinlich mit Brücken ausgestattet waren (man vermutet in Ponte Tresa, über die Moesa, in Malvaglia Rongie). Diese Annahme kann jedoch nicht durch entsprechende Untersuchungen bestätigt werden. Trotz augenfälligen typologischen und funktionalen Unterschieden sowie Dokumenten, welche die Baudaten nennen, hält sich der Mythos der «römischen Brücke» unverändert, nicht zuletzt durch die Vorstellungen, die in der volkstümlichen Phantasie

oft an die Brücken geknüpft sind. Die Schwierigkeit, eine Brücke ohne Dokumente zu datieren, liegt zudem in der Sache selbst begründet, da sich die Konstruktionsmethoden während Jahrhunderten nicht veränderten; dies ist auch mit ein Grund, weshalb Brücken, die im vergangenen Jahrhundert errichtet wurden, für sehr alt gehalten werden (wie im untersuchten Falle die Balme-Brücke, die nach 1838 gebaut wurde, jedoch für «römisch» gehalten wird).

Note

- ¹ Questo inedito fascicolo è conservato presso l'Archivio Cantonale di Bellinzona (ACB), fondo Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni (DPC), scatola 94, fasc. II.
- ² Sul ponte delle Balme il Mondada stesso ad affermare che, per quanto gli è stato riferito, «è molto ma molto antico» (GIUSEPPE MONDADA, *Ponti della Svizzera italiana*, Losone 1981, p. 41).
- ³ Bollettino Storico della Svizzera Italiana, 1886: p. 275.
- ⁴ Tutti i documenti sono pubblicati in: *Materiali e Documenti Ticinesi* (a c. di VITTORIO FRASCHER, LOTHAR DEPLAZES, GIUSEPPE CHIESI et al.), Serie III Blenio, fasc. 13, 1990.
- ⁵ Oltre a questo documento in *Ticino Ducale* ne sono riportati altri, di secondaria importanza, riguardanti liti sul ponte di Aquila. Cfr. *Ticino Ducale. Il carteggio e gli atti ufficiali*. Vol. 1, *Francesco Sforza*, tomo II, 1456–1461, a c. di LUCIANO MORONI STAMPA e GIUSEPPE CHIESI, Bellinzona 1994.
- ⁶ Informazione fornita da Ettore Giuliani di Aquila e riportata in: *Materiali e Documenti Ticinesi: Serie III Blenio*, fasc. 13, 1990, p. 611.
- ⁷ ANTONIO GALLI, *Notizie sul Canton Ticino*, Bellinzona 1937.
- ⁸ Documento inedito in: ACB, fondo DPC, scatola 98. Nella stessa scatola ci sono altri documenti sparsi riguardanti il ponte di Lavertezzo che andrebbero esaminati con più calma. Quello citato non permette di comprendere a quale ponte si faccia esattamente riferimento ma la sorprendente definizione è, molto probabilmente, indirizzata al «Ponte dei Salti».
- ⁹ ACB, fondo Pergamene, sez. Val Maggia, n° 31, 38, 43.
- ¹⁰ ACB, fondo Pergamene, Archivio Patriziale di Fusio.
- ¹¹ Il ponte agricolo di Cassinone venne costruito per volontà del patriziato di Personico, grazie ad un sussidio ottenuto in sostegno della pastorizia; per la sua realizzazione furono spesi 2277 franchi. Informazioni fornite da Nives Cislini di Personico.
- ¹² La notizia di questo ritrovamento compare in molte pubblicazioni riguardanti il Canton Ticino. Tra tutte ricordiamo: PIETRO BIANCHI, *Cenni storici sul Lukmanier ed altri scritti*, Lugano 1860. Per quanto riguarda l'ipotesi di una percorrenza romana della via per il Lucomagno vedi: GIUSEPPE CHIESI, *Un fiume, un ponte, una chiesa. San Pietro di Motto in prospettiva storica*, in: *San Pietro Motto di Dongio*, a c. di PIERO FERRARI, Lugano 1993.
- ¹³ La mancanza di documenti riguardanti costruzioni di opere pubbliche dalla caduta dell'Impero romano fino al XIII secolo è, salvo qualche rara eccezione, generale. Sappiamo però che anche in quei

secoli considerati oscuri i ponti avevano una notevole importanza ed erano soggetti ad una protezione giuridica particolare. In due capitoli carolingi (datati 819 e 829) compaiono ben 12 atti riguardanti i «ponti pubblici». Possiamo ipotizzare che anche le nostre terre, pure sotto il dominio Franco, siano state interessate da queste disposizioni.

- ¹⁴ *Materiali e Documenti Ticinesi* (vedi nota 4), Serie III Blenio, fasc. 2, 1981.
- ¹⁵ Questo inedito documento (ACB, fondo DPC, scatola 98) mette chiaramente l'accento sulla necessità di una rapida ristrutturazione del ponte onde permettere il transito del bestiame verso gli alpeggi della Valle Camadra e porre rimedio all'isolamento nel quale si trova Campo Blenio. I semionesi si sottopongono a quest'ultimo onere a malincuore in quanto con la costruzione della nuova strada del Sosto questo ponte perderà ogni importanza.
- ¹⁶ LUIGI BRENTANI, *Codice diplomatico Ticinese, Documenti e registi*, vol. I, Como 1929.
- ¹⁷ Il ponte sul fiume Brenno a Motto di Dongio viene menzionato per la prima volta in un documento del 15 febbraio 1424 nel quale si attribuisce alle «fagie inferioris» della Valle di Blenio la sua manutenzione. Il 16 giugno 1534 Dongio, Ludiano, Semione e Corzoneso stabiliscono di riattare il ponte, entro quattro anni «de bonis lapidibus et cemento» (vedi CHIESI, op. cit. nota 12, p. 119). Non sappiamo se agli intenti seguirono i fatti in quanto ancora il 25 marzo del 1883 si annota che il ponte in legno di Motto si è rotto e che i carri non possono transitare (inedito in: ACB, fondo DPC, scatola 98).
Il ponte di Malvaglia sul fiume Orino compare in una pergamena già il 24 ottobre 1383 nella quale viene attribuita la ricostruzione del ponte, con travi e assi di castagno o larice «di buona qualità», a tal «Franzinus de Lotigna» per la cifra di 190 lire terzole (Archivio comunale di Malvaglia).
- ¹⁸ ELIGIO POMETTA, *Gli ultimi anni di Blenio ducale*, in: *Archivio storico della Svizzera italiana*, 1927, p. 38–39. Purtroppo il Pometta riporta il documento, importantissimo, senza citarne la provenienza (forse è depositato presso l'Archivio di Stato di Milano).
- ¹⁹ Lettera inedita indirizzata dal Meschini al Dipartimento delle pubbliche costruzioni il 2 dicembre 1808 (ACB, fondo DPC, scatola 91, fasc. II).

Fonti delle fotografie

1, 2, 3, 6: IVS, Bellinzona, Massimo Colombo. – 4: Archivio Cantonale, Bellinzona. – 5: IVS, Bellinzona, Oscar Mazza. – 7: Nives Cislini, Personico.

Indirizzo dell'autore

Massimo Colombo, IVS Regione Ticino, Via Lodovico il Moro 7, 6500 Bellinzona