

I PONTI

Tu miri i folti boschi delle Alpi
onde in vaghi giri discende e verso il Po
si affretta il Ticino
che dolcemente ne lambe le mura,
e le due rive congiunte
da stupendo ponte marmoreo
col rapido moto dei flutti suoi rallegra e avviva;
limpido e celere
in modo meraviglioso perocché
quasi stanco da lungo corso e trattenuto
dalla vicinanza
di un fiume tanto maggiore
esso qui arriva e molto
della nativa limpidezza debba avere a lui tolto
l'unione di tante acque che riceve per via.
(Francesco Petrarca, *Lettera a Boccaccio*, 1363).



Nell'arco di tempo preso in esame dalle nostre ricerche, il collegamento delle rive con ponti avviene solo in due epoche molto lontane fra loro, in età comunale e nel secolo scorso. Tra questi due periodi corre quasi mezzo millennio, durante il quale il fiume viene attraversato solo coi ponti natanti. Per chi interpreta la storia come un divenire che è anche progredire, la cosa potrebbe sembrare inspiegabile: dopo aver edificato ponti in età medioevale, perché si ritornò ai traghetti per tanti secoli, riscoprendo i vantaggi dei primi solo agli inizi dell'Ottocento? L'involuzione in realtà è solo apparente: l'attraversamento del fiume fu assicurato dai ponti natanti senza interruzione dal medioevo all'età moderna e questo antichissimo mezzo, a cui si affiancarono i ponti d'un certo genere durante i secoli XII e XIII, fu superato da ponti di altro genere solo nel secolo scorso. Ed anticipo la differenza fra i ponti delle due epoche: i primi avevano una funzione militare e quindi, per il loro carattere di provvisorietà, venivano edificati in legno; i secondi invece, stabili e quindi in muratura, furono favoriti dallo sviluppo della rete ferroviaria.

La trattazione di questo argomento sarà quindi divisa in due parti, corrispondenti alle due epoche indicate.

I ponti medioevali. Documentiamo innanzi tutto l'esistenza di ponti in età comunale, con una sintetica cronografia.

1110 - Viene edificato un ponte presso Bernate¹.

1154 - Federico I si porta ad Abbiategrasso e quindi al Ticino, dove i Milanesi avevano due ponti; passatili, li distrugge².

1156 - Il Comune di Milano dà inizio alla costruzione di un ponte fra Abbiate e Cassolo³.

1201 - I Milanesi iniziano la costruzione di un ponte presso Vigevano⁴.

1203 - Di fronte a Morimondo, viene edificato il ponte detto della Regina⁵.

1238 - I Milanesi bruciano il ponte che hanno edificato presso Vigevano⁶.

1252 - I Milanesi iniziano la costruzione di un ponte presso Vigevano⁷.

1265 - Il monastero di Morimondo costruisce un ponte sul Ticino⁸.

1266 - I Milanesi edificano un ponte presso Morimondo⁹.

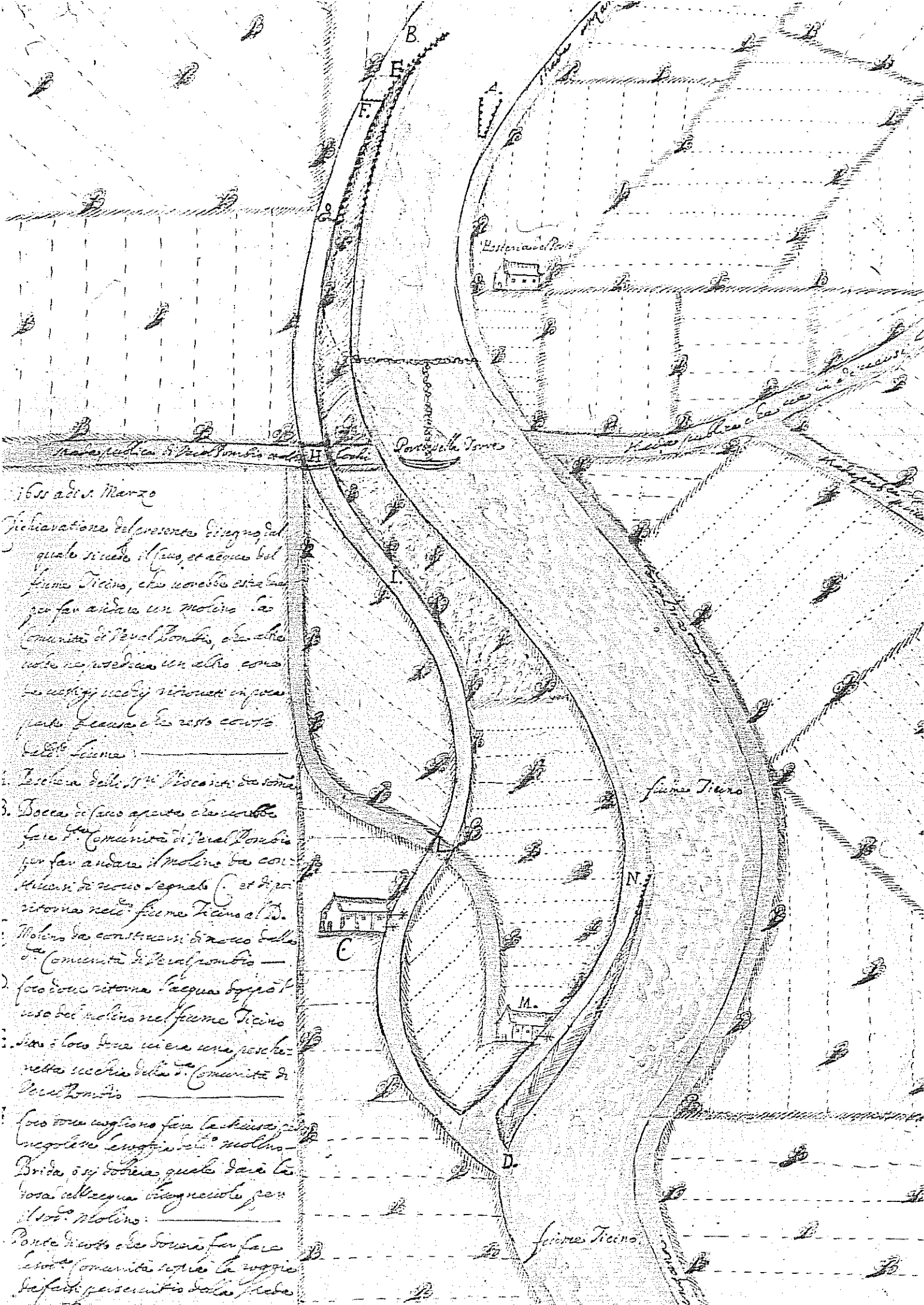
1270 - È ricordato un ponte nuovo presso Vigevano¹⁰.

1270 - È ricordato un ponte presso Turbigo¹¹.

1285 - Il Marchese di Monferrato fa costruire un ponte a Vigevano per passare il fiume con l'esercito¹².

1290 - I Milanesi iniziano un nuovo ponte presso Vigevano¹³.

Ognuno di questi ponti viene costruito per una contingente necessità o strategia militare, nelle lotte fra Comuni e Impero nel secolo XII e in quelle fra Milano e Pavia nel successivo, descritte dai cronisti medioevali dai quali abbiamo desunto la cronografia riferita. Particolarmente logorante fu la contesa fra Milano e Pavia per un



1655 adis. Marzo

1. Richiamazione del presente disegno, dal quale risulta il luogo, et acqua del fiume Ticino, che vorrebbe esser usata per far andare un molino. La Comunità di Peralombio, che anche non ha usanza con altro come se usasse per i vicini in poca parte di acqua, et in resto conto della Lucerna.

2. Peschiera della S. P. Piscatore, da dove si tira l'acqua.

3. Bocca di ferro aperta et murata, che serve per far andare il molino da costruirsi di nuovo segnato C. et di poi ritorna nel fiume Ticino al D.

4. Molino da costruirsi di nuovo della Comunità di Peralombio.

5. Foderone ritorna l'acqua sopra il case del molino nel fiume Ticino.

6. Due o loro sono in una casa, peschiera nella vecchia della Comunità di Peralombio.

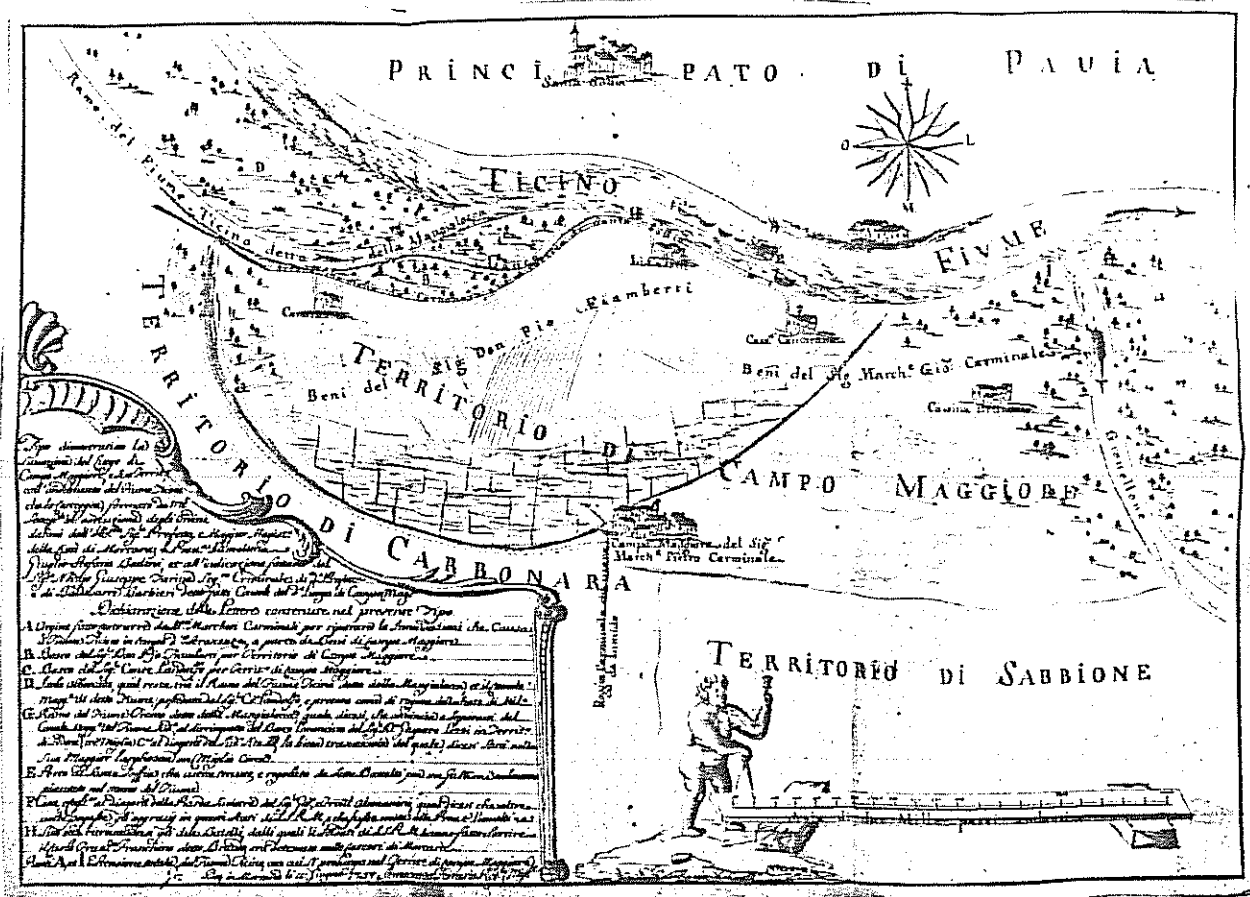
7. Foco dove vogliono far la chiesetta, che meglio s'adatta al molino.

8. Breda, o sia dotrina, quella darà la cosa, che serve per il molino.

9. Ponte nuovo che dovrà far fare la Comunità sopra la ruggine del fido, per esser fatto dalla Repubblica.

1737: il Ticino presso il porto natante di Santa Sofia, in territorio di Campo Maggiore.
Nella pagina precedente: 1655. Progetto di un cavo da derivare dal Ticino per azionare un mulino per la

comunità di Varallo Pombia. A: peschiera dei Visconti; C: mulino da edificare; F: chiava di regolazione del cavo; M: mulino in comproprietà fra il dottor Brambilla di Sesto e la comunità di Varallo Pombia.



ponete presso Vigevano, che vale la pena di riassumere.

Con diploma imperiale del 1164, i Pavesi avevano ottenuto dal Barbarossa che nessuno potesse costruire ponti sul Ticino da Pombia a Pavia, con la facoltà di demolire quelli eventualmente costruiti senza loro assenso¹⁴ (anche i ponti infatti, col relativo diritto di esazione dei pedaggi, erano annoverati fra le regalie dell'impero). Il privilegio venne confermato nel 1191, ma nella pace del 1201 con Pavia i Milanesi rivendicarono il diritto di gettar ponti sul Ticino, dove lo richiedeva il loro interesse, e nello stesso anno ne costruirono uno presso Vigevano¹⁵. Nel 1217 fra i rappresentanti di Piacenza e Milano da una parte e di Pavia dall'altra si convenne che i Milanesi si sarebbero impegnati a distruggere il ponte entro dieci anni e a non costruirne un altro, oltre a restituire ai Pavesi il castello e la villa di Vigeva-

no¹⁶. Convinti che i Milanesi non avrebbero mai rispettato i patti, dopo meno di due anni, nel 1219, i Pavesi ingiungono a Milano di distruggere il ponte e due anni dopo si rivolgono al legato imperiale per lo stesso motivo. Nel 1231 interviene il pontefice Gregorio IX, che incarica il vescovo di Mantova di recarsi a Milano a conferire con l'arcivescovo, il podestà e il Consiglio del Popolo per persuaderli a restituire Vigevano ai Pavesi e a distruggere il ponte, costruito al tempo della guerra: erano fallite infatti le trattative dell'anno precedente fra Milano e Pavia, per tentare di risolvere amichevolmente la pendenza (ciascuno era rimasto sulle proprie posizioni: Pavia sosteneva che il ponte era stato edificato su terre ed acque spettanti a sé; Milano ribatteva che era stato costruito su terre dell'arcivescovo di Milano). Il ponte venne bruciato dagli stessi Milanesi nel 1238, dopo che Vigevano era caduta

nelle mani dei Pavesi, ma venne ricostruito fra il 1252 e l'anno successivo, quando cioè, dopo la morte di Federico II, Vigevano riacquistava la propria indipendenza e si univa con Milano. Dopo l'ennesima guerra con Pavia, nel 1267 il ponte veniva ancora rifatto¹⁷.

Questo e gli altri ponti elencati devono quindi la loro esistenza a ragioni belliche ed anzi essi stessi hanno una funzione militare. Un carattere che doveva risalire già all'età romana e poi barbarica, come del resto confermano i noti passi di Polibio e di Livio a proposito della battaglia fra Annibale e Scipione del 218 a.C.: scrive il primo che: «*Publio, avendo in quei giorni passato già il Po, risolvette di andare innanzi per traghettare il Ticino; quindi comandò agli uomini a ciò destinati di fabbricarvi un ponte e, raccolti i suoi soldati, li arringò*»; e così Livio: «*I Romani uniscono le rive del Ticino con un ponte e per difenderlo vi costruiscono sopra alcune opere fortificatorie*»¹⁸.

Quando i cronisti e i documenti medioevali si soffermano sui nostri ponti, ne descrivono sempre l'aspetto difensivo: quelli distrutti dal Barbarossa nel 1154, essendo utilizzati dai Milanese per le scorrerie nel Pavese e nel Novarese, erano difesi con buone fortificazioni¹⁹. In seguito alla pace fra nobili e popolani, nel 1225 il podestà di Milano Aveno da Mantova stabilisce che nel termine di venti giorni si celebri un Consiglio per disporre le guardie al ponte del Ticino e ai castelli²⁰ (l'accostamento fra ponti e castelli, come luoghi strategicamente qualificanti della difesa, viene ribadito proprio in quegli anni nella logorante controversia fra Milano e Pavia, nella quale l'oggetto del contendere sono appunto, congiuntamente, il ponte sul Ticino e il castello di Vigevano). Il ponte presso Turbigo nel 1270 è difeso da torri in legno, dove sono asserragliate due coorti di Milanese e Comaschi, sorprese all'aurora da Scarsino Borri, intento a far rientrare in Milano l'arcivescovo Ottone Visconti²¹. Un ponte presso Castelletto, vicino al castello di Turbigo, nel 1274 è presidiato da un *receptum* dove vigila un manipolo di militi²². E ancora nel Trecento gli statuti milanesi contemplano non

solo la conservazione ma anche la difesa dei ponti che sono sul Ticino, l'Adda, il Lambro e gli altri corsi d'acqua, unitamente alla difesa dei castelli del Comune di Milano (è dunque anche sancito nella principale fonte normativa comunale l'accostamento fra ponti e castelli)²³.

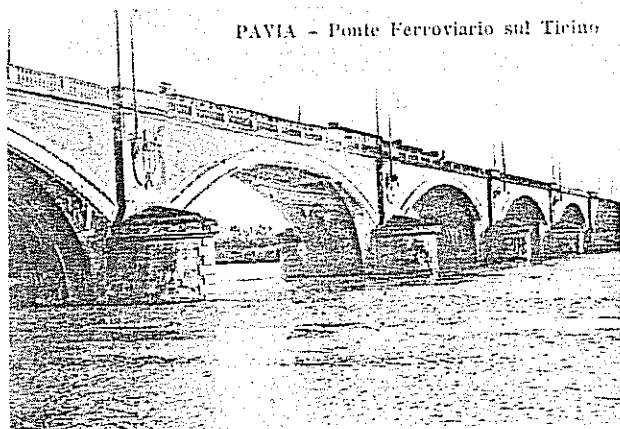
Benché non abbondi la documentazione medioevale, si può tentare di cogliervi qualche caratteristica dei nostri ponti. Anche per questo aspetto credo si possa parlare di continuità con le epoche più antiche e mi azzarderei ad affermare che le tecniche costruttive non dovevano essere granché mutate dall'età romana. Sempre a proposito della battaglia sul Ticino, Polibio scrive anche che Annibale, arrivato al Po e al ponte che vi era sopra e «*trovata la maggior parte delle tavole staccate e circa seicento uomini che erano stati lasciati presso il fiume a guardia del ponte, di questi si impossessò. (...) Si arrestò dopo due giorni al passo e, fatto un ponte di barche, ordinò ad Asdrubale di traghettare la gente: egli stesso passò tosto*»²⁴. Proprio l'impiego del legno, cioè barche accostate e struttura in assi e pali (in latino *sublica*), dà a questo tipo di ponte il nome di *sublicio*; un ponte mobile, trattenuto alla riva da funi che in caso di pericolo o di escrescenza delle acque venivano tagliate ad un'estremità: la corrente del fiume portava così l'imponente manufatto verso la riva alla quale era rimasto ancorato. I ponti medioevali sul Ticino, dicevo, non dovevano essere molto dissimili dal tipo detto *sublicio*. La possibilità di rimozione è testimoniata negli Annali Parmensi Minori²⁵, dove sotto l'anno 1290 si ricorda che i Piacentini si portarono fino al ponte di Pavia e lo espugnarono, poi se ne impadronirono con la forza e lo trascinarono per dodici miglia; ma abbandonarono l'idea di condurlo fino a Piacenza per le sue dimensioni, per il vento e per le pesanti strutture difensive che aveva sopra (l'ennesima conferma di quanto si è detto a proposito della rilevanza militare dei nostri ponti).

Questo gigantesco manufatto in legno era detto «*ponte nuovo*», come ricorda Opicino de Canistris nella sua descrizione di Pavia della prima

metà del Trecento: «Più in giù del fiume la città ha talvolta un altro ponte tutto di legno, in faccia ad una porta grande della città, fornita di imposte»²⁶. Un ponte quindi non fisso, posto più a valle rispetto all'altro in muratura che è detto «Ponte Vecchio» e che fu ricostruito una prima volta alla metà del Trecento ed una seconda alcuni decenni fa, dopo essere stato bombardato. La storia del «Ponte Vecchio» è troppo nota per essere ricordata, ma per quanto stiamo dicendo va sottolineato che anch'esso, certamente di origine precomunale (forse romana) e comunque

di periodiche guerre: per evitare la mancanza di collegamento fra le rive per lunghi periodi — cioè per il tempo necessario per riedificare la struttura (in muratura o in parte anche lignea?) — S. Teodote potrà allora servirsi di una barca non soggetta a dazi, forse attrezzata a porto natante.

All'epoca di Opicino esistevano presso Pavia due altri ponti mobili: «Sul Gravellone — continua il nostro cronista, accennando a questo corso d'acqua che esce e rientra nel Ticino dopo aver descritto un semicerchio a sud della città — sono



PAVIA - Ponte Ferroviario sul Ticino



Vigevano, 29 Settembre 1902 Gialla Ponte

non nato per scopi militari ma piuttosto per la vicinanza del fiume a quella popolosa città, fu munito di strutture difensive, con torri alle testate e con la copertura con funzione protettiva in caso di aggressione militare; in età sforzesca è ulteriormente presidiato da una rochetta, retta da un castellano ed annoverata fra le fortificazioni del ducato²⁷. Questa sua rilevanza difensiva è molto risalente, come parrebbe confermare una carta finora non considerata, credo, da chi si è interessato all'argomento. È una concessione dell'834 alla chiesa di S. Maria Teodote di Pavia, con la quale l'ente religioso «è autorizzato — si legge nel diploma di Lotario I —, quando il ponte viene distrutto, a far correre su e giù una propria nave, come se fosse pubblica»²⁸. Prevedere già l'ipotesi della distruzione del ponte significa fare riferimento ad un evento non considerato eccezionale, che può ripetersi, presumo, solo a causa

due lunghi ponti di legno nella direzione di quelli sul Ticino, che si possono nel mezzo levare e rimettere in caso di guerra»²⁹: ancora nel Trecento ci viene confermato che la trasferibilità del ponte (qui parziale) è connessa ad esigenze belliche. Infine un ultimo indizio per questo aspetto. Nel 1239 un teste prodotto in una controversia dal monastero di Morimondo dichiara: «Io con maestro Bello de Cazule (l'ingegnere che dirigeva la costruzione?) lavorai al ponte nuovo del Ticino che veniva costruito presso Ozzero, sotto la reggenza del Marchese Obizzone Malaspina allora podestà di Milano, per un mese cioè a giugno, come credo, nel fare le corde sia sopra che oltre quel ponte»³⁰: cosa possono essere queste funi se non quelle che tenevano ancorato il ponte alle rive, da tagliare all'approssimarsi del nemico, o che ormeggiavano le barche alle colonne infisse nel letto del fiume? (Quest'ultima tecnica era an-

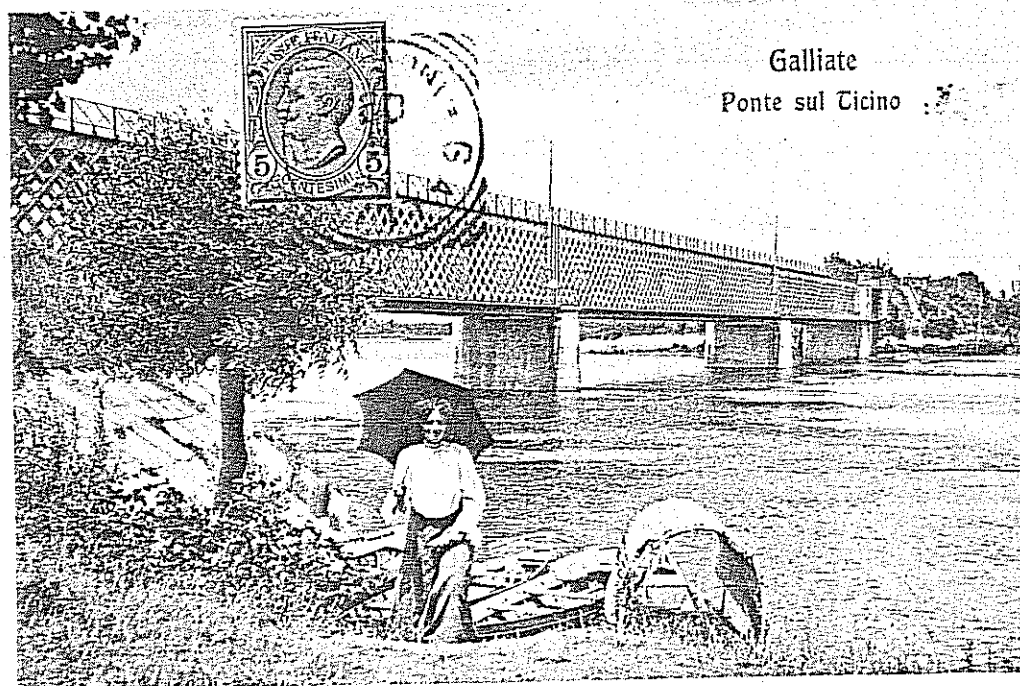
cora applicata agli inizi del secolo per i ponti in chiatte sul Po — della Becca, di Mezzanacorti, di Gerola — e rendeva abbastanza ferma in tutti i sensi la compagine della struttura, che deve resistere anche alle spinte oblique causate dal vento, dalle acque e dal transito).

Con queste testimonianze, è possibile quindi avanzare l'ipotesi che anche gli altri ponti in legno sul Ticino, in età medioevale, spesso non fossero stabili. Ma esaminiamo ora l'altro aspetto, che con quello appena documentato ci ha fatto intravedere una continuità fra età romana e comunale, cioè la struttura del manufatto, costituita — secondo il passo di Polibio e l'etimologia di *sublicio* — da barche, assi e pali.

Il teste prodotto dal monastero di Morimondo, che abbiamo appena citato, continua dichiarando che per quell'opera furono abbattuti nei boschi dei monaci cerri, querce, olmi, pioppi e salici; secondo un altro teste, oltre duecento piante. L'uso di pali conficcati nel letto del fiume per frenare le barche accostate è confermato dal cronista medioevale che accenna all'ennesimo ponte edificato presso Vigevano, quello del 1253: «*Si piantò la prima colonna del ponte di Vigevano*»³¹. Pochi

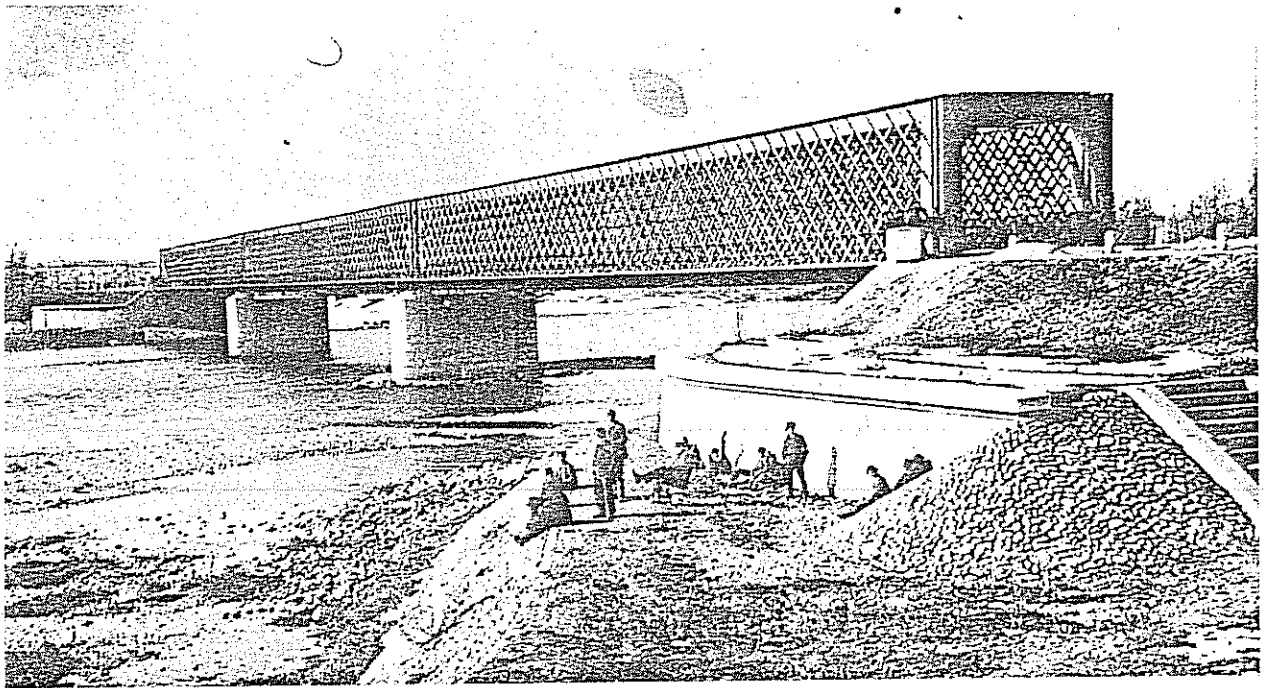
anni dopo (1266), durante la costruzione di quello presso Morimondo, i Milanesi riuscivano a piantare ventiquattro colonne, nonostante continue manovre di disturbo dei Pavesi³²; e nel 1270 i Cremonesi «*giunsero*», cioè congiunsero quaranta navi grandi per costruire un ponte sull'Adda, che smantellarono poco tempo dopo, ricorrendo le imbarcazioni alla loro città³³. Questo ponte fu edificato in pochi giorni e doveva avere ancora più marcati i caratteri della provvisorietà, tanto da essere altrettanto velocemente smontato; doveva infatti servire alla contingente necessità dell'esercito, come avvenne presso Vigevano nel 1285: dopo aver constatato che il fiume non poteva essere guadato, per portare senza indugio il suo esercito in aiuto ai Torriani, il Marchese di Monferrato fece immediatamente gettare un ponte (operazione che ritardò ugualmente i soccorsi)³⁴.

Ma quando per il ponte si prevedeva una durata maggiore se non indeterminata, per costruirlo potevano essere necessari anche parecchi mesi: il ponte fra Abbiate e Cassolo, iniziato nel novembre del 1156, fu condotto a termine solo per la quaresima dell'anno successivo; un'opera ciclopica



Il ponte che collega Galliate a Turbigo (1905 circa). Nella pagina precedente: il ponte ferroviario di Pavia e quello di Vigevano, agli inizi del secolo.

Il ponte di Oleggio, aperto nel 1889, in un'immagine dei primi anni del Novecento.



ca, tanto che un cronista medioevale definì quel ponte «il più bello, il più largo, il più forte che in quel tempo nessuno avesse mai visto»³⁵. E anche il ponte iniziato presso Vigevano il 20 settembre 1252 fu finito solo verso il maggio dell'anno successivo³⁶.

Per ponti come questi, dalla complessa e solida struttura, la direzione dei lavori veniva affidata ad un esperto. Emblematica a questo proposito è la figura di Guintelmo, incaricato nel 1156 per quello fra Abbiate e Cassolo, che tanta ammirazione suscitò nei contemporanei. Egli è detto *magister* e dal Fiamma *faber lignarius*³⁷, definizione questa però certamente riduttiva se quattro anni dopo il nostro personaggio progetta per i Milanesi certi carri falcati che contribuiscono a scoraggiare l'aggressività del nemico (e forse a lui si deve anche in quegli anni un fossato a difesa di Milano, che diverrà poi la Fossa Interna)³⁸. Egli quindi non dirige semplicemente i lavori di carpenteria, ma possiede approfondite cognizioni, oltre che di statica e di idraulica, anche di ingegneria militare, queste ultime applicabili con profitto anche nell'esecuzione di ponti in legno, per il loro carattere bellico più volte riscontrato.

Di più: Guintelmo non è soltanto un tecnico. Come spiegare infatti la circostanza, riferita dal Fiamma, che il *faber lignarius*, in occasione dell'assedio di Vigevano, abbia potuto gravare duramente la mano sugli sconfitti? Egli dunque, mentre progetta ponti e macchine da guerra, ha anche responsabilità militari: un'altra volta il destino dei ponti medioevali sul Ticino fa tutt'uno con le vicende di guerra.

Ma chi materialmente costruiva i ponti? Quando si trattava di improvvisare una piattaforma su barche per l'esercito in marcia che giungeva in riva al fiume (s'è visto qualche esempio), c'era probabilmente al seguito un corpo appositamente addestrato. Ma per i ponti coinvolti nelle lotte municipali, era il Comune che provvedeva. Nel 1110 per edificare un ponte sul Ticino presso Bernate fu inviata una squadra di operai di Porta Romana, poi sostituita a rotazione da tutte le altre porte finché il ponte fu portato a termine³⁹. È il sistema cosiddetto delle faggie (la faggia è il territorio antistante le porte cittadine), col quale sono organizzati anche l'amministrazione della giustizia ed il carico fiscale⁴⁰, che consente di distribuire equamente fra i rioni della città l'onere

Nelle pagine successive: le terre fra il Ticino ed il Naviglio Grande, in una copia eseguita da un originale dell'ing. Borromeo (seconda metà del Seicento).

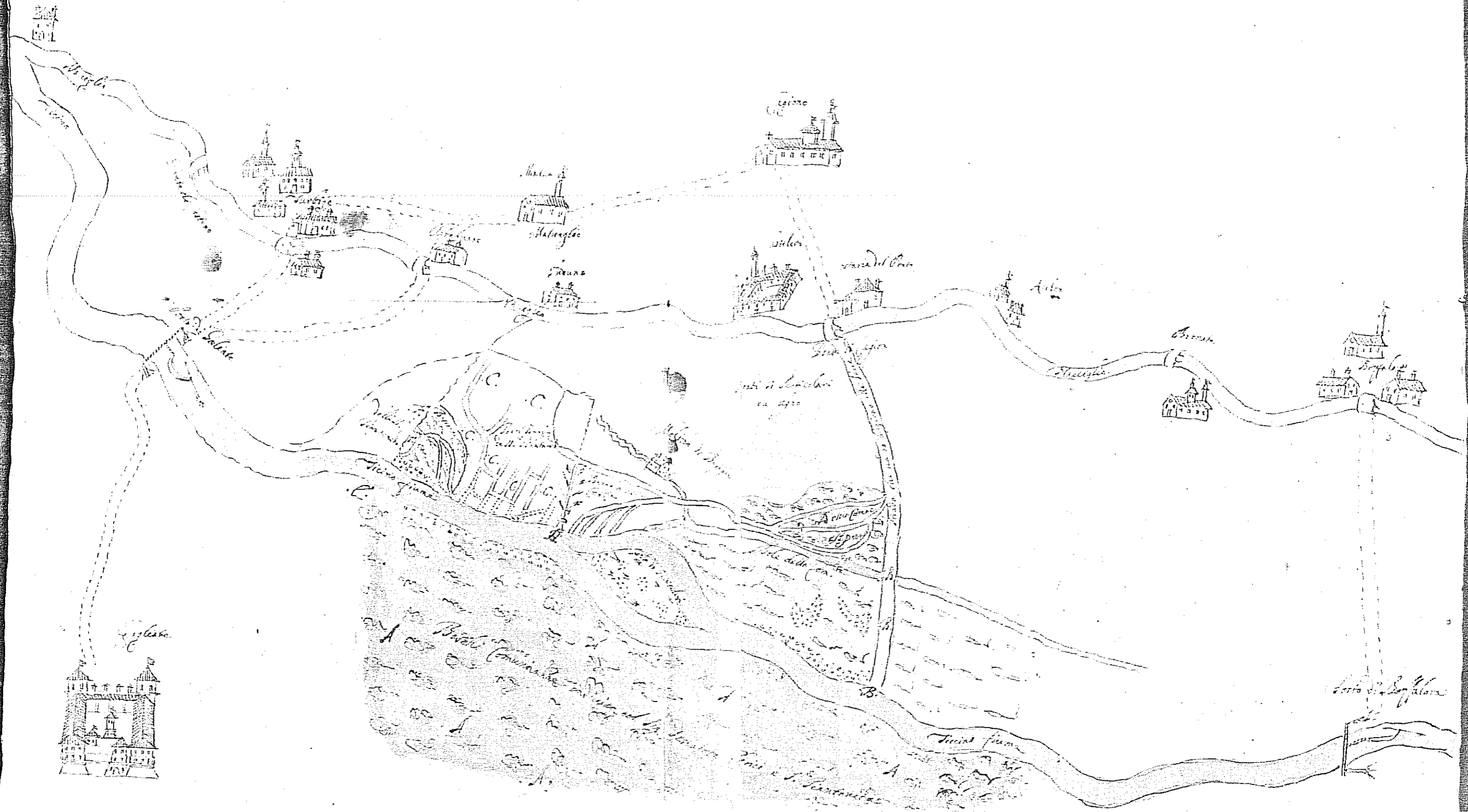
della realizzazione di opere di interesse collettivo: le faggie — scrive Franceschini — forniscono la massa dei guastatori, dei genieri, dei foraggiatori, robuste braccia da piccone e da vanga; al *populus* delle faggie, alla sua fatica indefessa si deve lo scavo di quell'intrico di canali e fossati, taluni dei quali opere grandiose e durature, dietro i quali si difese con tanta perizia l'esercito milanese, attendendo il momento decisivo per sferrare i suoi colpi mortali⁴¹. Ma su ciò avremo occasione di tornare. Altri ponti sul Ticino sono dovuti alle faggie. Quello presso Vigevano, iniziato il 20 settembre 1252, fu portato a termine dalle faggie delle porte Vercellina e Ticinese, che nei boschi del Ticino abbattono una grande quantità di legname⁴²; quello del 1156 fra Abbiate e Cassolo fu iniziato in novembre dalle porte Vercellina, Comacina e Nuova, che dopo tre settimane di lavoro lasciarono il posto alle altre tre porte e a turno lavorarono tutto l'inverno⁴³; quello del 1266 presso Morimondo fu edificato da duecento militi delle porte Comacina e Nuova, contrastati dai Pavesi che ardirono persino saccheggiare il monastero⁴⁴.

Anche le spese di costruzione venivano poste a carico della collettività (un documento del 1268 accenna ad un fodro, cioè un'imposizione tributaria, per il pagamento di due mensilità degli stipendi per il nuovo ponte sul Ticino⁴⁵). La manutenzione invece — secondo una regola comune a tutto il medioevo — poteva gravare sulle comunità anche lontane che usufruivano della struttura, come quella di Velate che per questa ragione nel 1198 si indebitò: «*il quale debito la comunità e i consoli contrassero per le travi che avevano condotto al ponte di Turbigio*»⁴⁶; la regola vigeva anche sull'altra riva già in età carolingia e viene recepita negli statuti di Novara della fine del Duecento: il Comune sia tenuto a rifare i ponti delle strade pubbliche che cadono sotto la giurisdizione della Curia di Novara, e similmente sia tenuto ogni comune o villaggio nel proprio territorio, concorrendo inoltre alle spese per quei ponti di cui fa uso⁴⁷. La vigilanza infine, come per ogni bene municipale, spettava al podestà,

che doveva garantirla col giuramento prestato annualmente all'atto dell'assunzione dell'ufficio. S'è già accennato che fra le incombenze di cui egli si fa carico, nel 1225 c'è appunto l'impegno a riordinare la guarnigione militare sul ponte del Ticino⁴⁸ e ancora nel 1272, fra gli statuti da lui giurati, c'è quello di recarsi ogni mese con Giacomo Aribotto, ingegnere idraulico⁴⁹, a visitare il ponte nuovo sul Ticino presso Vigevano, per rilevare le necessarie riparazioni⁵⁰. L'obbligo è recepito anche negli statuti del Trecento: il podestà sia tenuto alla manutenzione e alla difesa dei ponti sui fiumi lombardi, fra cui il Ticino⁵¹.

In quanto compresi nel patrimonio municipale, i ponti sono anche oggetto di convenzioni, per i diritti di esazione connessi (il *pontaticum*) e per favorire i commerci. Dopo essersi assicurati la riscossione al transito dei ponti verso il Bergamasco nel 1167⁵², l'anno successivo i Milanesi elaborano le proposte dei patti che congiuntamente dovranno giurare i loro consoli e quelli di Novara; al primo punto si afferma: «*Se verrà costruito un ponte sulla riva del Ticino, il teloneo (cioè il pedaggio riscosso) spetti per metà a ciascuno. Verranno edificati a spese dei Milanesi il ponte già iniziato e quello che si farà più a valle, nel punto che verrà indicato dai Novaresi. E se poi verranno sfasciati o demoliti in qualche parte, la spesa per la ricostruzione e la custodia sia comune, come comune deve essere il lucro*»⁵³. I danneggiamenti paventati non possono che derivare da episodi di guerra. Il consenso dei Novaresi per costruire il secondo ponte è conseguenza del patto precedente, col quale Milano si impegna a cedere a Novara la riva destra fino a metà del fiume⁵⁴; per quanto riguarda invece il primo ponte, già iniziato durante le trattative per la conclusione dell'accordo, lo stato di fatto rende superfluo il consenso novarese. Nello stesso 1168, essendo intervenuti nuovi patteggiamenti, i consoli di Novara giurano poi alcune convenzioni stipulate coi Milanesi, nelle quali gli oneri a loro carico risultano modificati rispetto alle proposte avanzate durante le trattative: «*Giurarono i consoli di Novara di ricostruire il ponte sul Ticino, di dividere*

Indice di...



Carta del disegno fatto col S. Borromeo Agostino...
 Napoli, che si trova per il sito...
 Anno 1650