

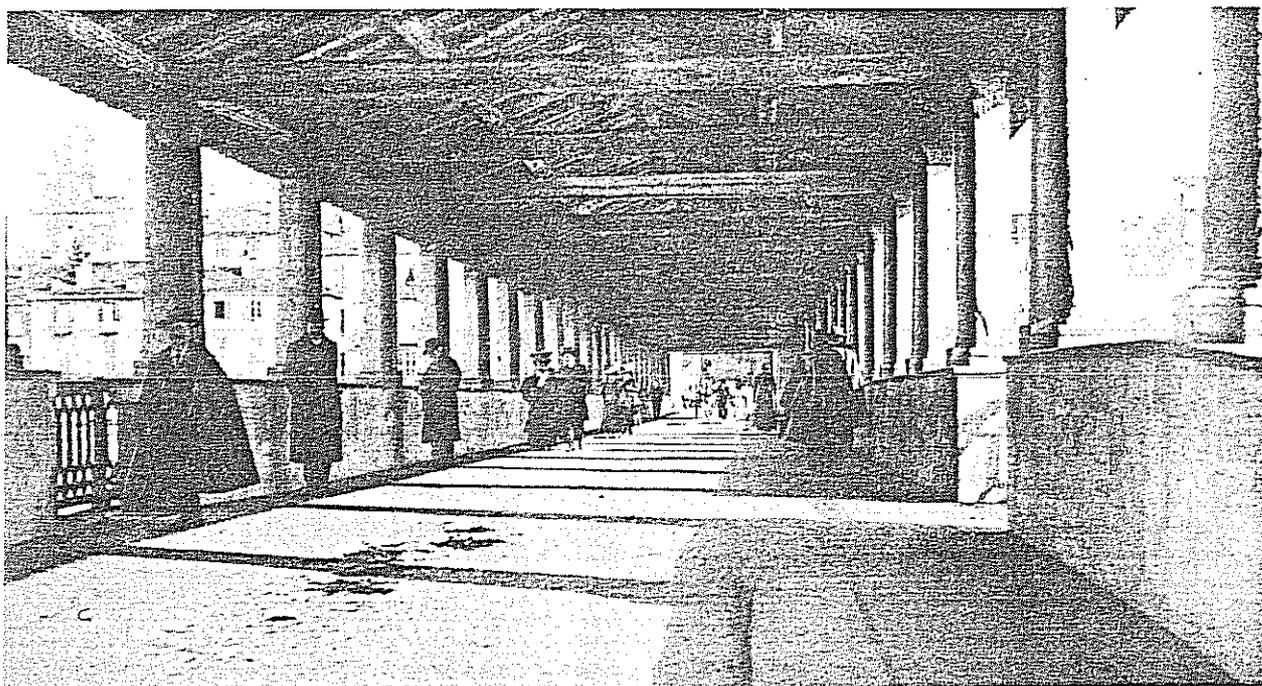
secondo buona fede coi Milanesi il teloneo, di custodire il ponte e di conservarlo per la propria parte»<sup>55</sup>. Anche per i ponti, come già s'è visto per i porti, il diritto di esigere il pedaggio viene quindi regolamentato fra i comuni con convenzioni. Un'altra analoga venne stipulata fra Vercelli e Novara nel 1223, con la quale ci si accordò che i Novaresi non avrebbero preteso dai VerCELLI, per il transito sul ponte del Ticino, maggiori diritti di quanto esigevano dai lombardi; ed il patto, dopo l'ennesima guerra, fu riprodotto in un'altra pace sottoscritta nel 1232, con il riconoscimento della reciprocità del trattamento<sup>56</sup>.

Il diritto di esazione del pontatico, avendo natura pubblicistica, fu soggetto come altri alla dispersione in età feudale. Poi i Comuni se ne riappropriarono nei confronti dell'impero, ma alcuni, da questo ceduti con un'operazione di vassallaggio, rimasero in mano a privati. Così si spiega perché ancora nel 1213 i Comuni di Milano, Vercelli e Alessandria acquistino appunto da privati il privilegio di costruire e rifare ponti sul Po, nei territori di alcuni castelli dell'Alessandrino, col diritto di esigere i pedaggi<sup>57</sup>. L'acquisto è stato citato perché non è da escludere che una situazione analoga possa essersi verificata anche sulle sponde del nostro fiume, dove parecchi erano i diritti pubblici (di pesca, navigazione, porti, ecc.) esercitati da privati per concessione feudale. Un esempio potrebbe forse riguardare il Ponte Vecchio di Pavia, il cui pedaggio agli inizi del Trecento è gestito dai Langosco, famiglia appartenente alla gerarchia feudale, che in quell'epoca lo cedono al Collegio dei Mercanti di quella città<sup>58</sup>; ma è un caso troppo tardo per poterlo riferire senza incertezze anche ai secoli precedenti.

Tutto quanto s'è finora detto a proposito dell'argomento che ci occupa è in effetti riconducibile ai secoli XII e XIII, quando la politica antimperiale di Milano (rivolta contro gli Svevi e la ghibellina Pavia) crea continue occasioni di collegamento fra le due rive, soprattutto per scopi bellici. Ma l'avvento dei Visconti annulla i contrasti secolari: nei primi decenni del Trecento la signoria milanese possiede fra l'altro Pavia, Alessandria e

Vercelli e domina Novara. E da questo momento non si ha più notizia di ponti in legno sul Ticino, se non durante i rari tentativi pavesi di ribellarsi al ducato. In occasione della spedizione contro Pavia organizzata da Luchino Visconti nel 1314, secondo il Merula sul Ticino presso Vigevano fu fabbricato un ponte *temporario*, cioè provvisorio, per farvi passare l'esercito<sup>59</sup>. E nel 1355, quando Pavia si ribellò ai Visconti e per quattro anni restò indipendente, bruciò il ponte presso Vigevano, edificato qualche anno prima: a detta dell'Azario, era un ponte meraviglioso, lungo un miglio e così elevato sulle acque da permettere comodamente il passaggio delle navi. Le due testate erano in muratura, il rimanente in legno con una copertura pure in legno. Era così largo che vi potevano passare tre carri affiancati; presso le testate il ponte poteva essere interrotto perché per un tratto era levatoio. Sopra le testate in muratura si elevavano due «*rocche*» di legno e i fianchi erano chiusi da assi con merlature: «*Non si vide mai un ponte ligneo tanto lungo, tanto sicuro, merlato e pronto al combattimento e tuttavia così bello*», conclude il cronista<sup>60</sup>.

Le occasioni di far ponti sul Ticino nel Trecento si vanno rarefacendo, ma quando vengono la tecnica pare quella di sempre. L'espressione usata dall'Azario — «*un ponte pronto al combattimento*» — nella sua plasticità riassume felicemente quanto siamo andati finora dicendo a proposito del carattere militare dei nostri ponti. Ma questo cronista segnala anche un dettaglio finora inedito: il ponte levatoio nella zona mediana. L'accorgimento poteva permettere di costruire, quando le circostanze lo richiedevano, un ponte in legno più sicuro staticamente e tuttavia non meno sicuro militarmente, in caso di attacco, di un ponte sublicio che si poteva trascinare contro la riva solo tagliando le funi. È possibile quindi che per i ponti che non dovevano durare una sola giornata e la cui struttura doveva essere quindi più stabile, si ricorresse non al tipo sublicio ma a quello descritto dall'Azario. Forse — se non si tratta della stessa cosa — una fase intermedia è segnata dai ponti sul Gravellona descritti da Opicino, che si



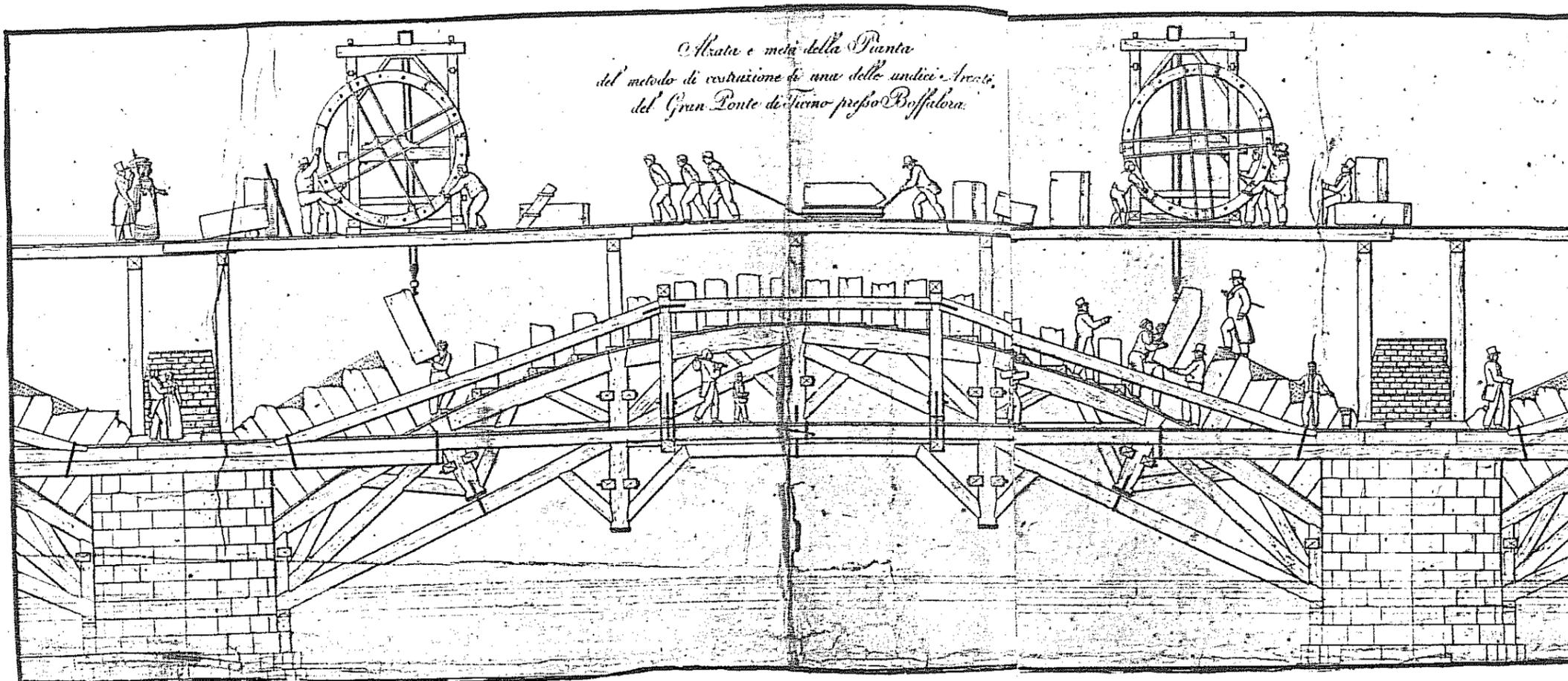
possono rimuovere nella zona mediana. D'altra parte anche per il ponte più immobile del Ticino, cioè quello in muratura presso Pavia, si ricorse periodicamente, nell'arco di più secoli, al ponte levatoio mediano; anch'esso, non certo concepito per necessità belliche, si doveva a queste adattare quando la guerra era alle porte: nel 1436 ha un ponte levatoio, che viene tolto nel 1586, rimesso nel 1636 e di nuovo tolto nel 1792 (e forse nella realtà l'alternanza fu più frequente di quella testimoniata nelle vecchie carte)<sup>61</sup>.

Ma torniamo al Trecento per ripetere che da quest'epoca scompaiono, con le lotte comunali, anche i ponti sul Ticino, per riapparire soltanto nel secolo scorso, con aspetto e scopi mutati. Perché, viene da chiedersi, durante tutti quei secoli non vennero edificati ponti, ad esempio per scopi commerciali? Le ragioni possono essere diverse.

Bisogna premettere intanto che ponti sul Ticino in muratura non ne vennero edificati neppure in età medioevale. In quest'epoca anzi l'acqua non è sentita come un ostacolo ma come una difesa. Riparata ad ovest dal Ticino, Milano si sente invece scoperta verso sud, proprio da dove arriva-

no le frequenti minacce della vicina Pavia. Eccola allora nel secolo XII intraprendere una vasta opera di canalizzazione, derivando l'acqua dal Ticino per farla scorrere in un fossato che i documenti denominano appunto *il fossato tra Milano e Pavia e Ticinello*<sup>62</sup>. Bastano due episodi per descrivere la funzione difensiva di questo canale, che ampliato e in parte mutato nel corso diverrà poi il Naviglio Grande: nel 1239, durante la lotta contro Federico II, con un canale di raccordo tra Ticinello e Ticino ed il prolungamento del Ticinello da Lacchiarella al Lambro, col sistema delle fagge i Milanesi creano una cintura d'acque in modo che a semicerchio il contado sia protetto dall'Adda al Ticino; l'esercito imperiale è fermo tra Besate e Casorate e i Milanesi per ostacolarne l'avanzata immettono il Ticino nel Ticinello, «con la quale acqua derivata in li profondi fossati si fortificarono». Per neutralizzare questa difesa, nel 1275 i fuoriusciti milanesi e i novaresi, passato a guado il Ticino, convogliarono in questo il corso del Ticinello dopo averne rotto l'argine<sup>63</sup>. Ponti in muratura in quest'epoca non sarebbero quindi storicamente concepibili. Ma neppure tecnicamente. I pochi ponti in pietra allora edificati

Stampa non datata,  
 illustrante il metodo di  
 costruzione di una delle  
 undici arcate del ponte di  
 Boffalora.



si rifanno ai superstiti modelli romani (come quello di Avignone sul Rodano, del 1188, ritenuto il primo grande ponte medioevale in pietra), a conferma di una continuità già osservata per quelli in legno. E si tratta comunque di ponti stretti, a luci modeste e tuttavia dal rilevante impegno anche finanziario. Anche nei secoli successivi già un grosso dispendio avrebbero richiesto le fondazioni (a differenza di altri fiumi, il Ticino non poteva essere deviato), per ottenere poi archi con poca luce, di intralcio e pericolo alla navigazione. Il Ticino si dispiega infatti maestosamente ed ha un corso irregolare, che in età moderna diede molte preoccupazioni per i danni che continuamente cagionava; molti scienziati tentarono senza successo di proporre soluzioni per regolarne il corso e un ponte quindi avrebbe richiesto, oltre le opere in muratura, altre di in-alveazione non facilmente progettabili: si è già

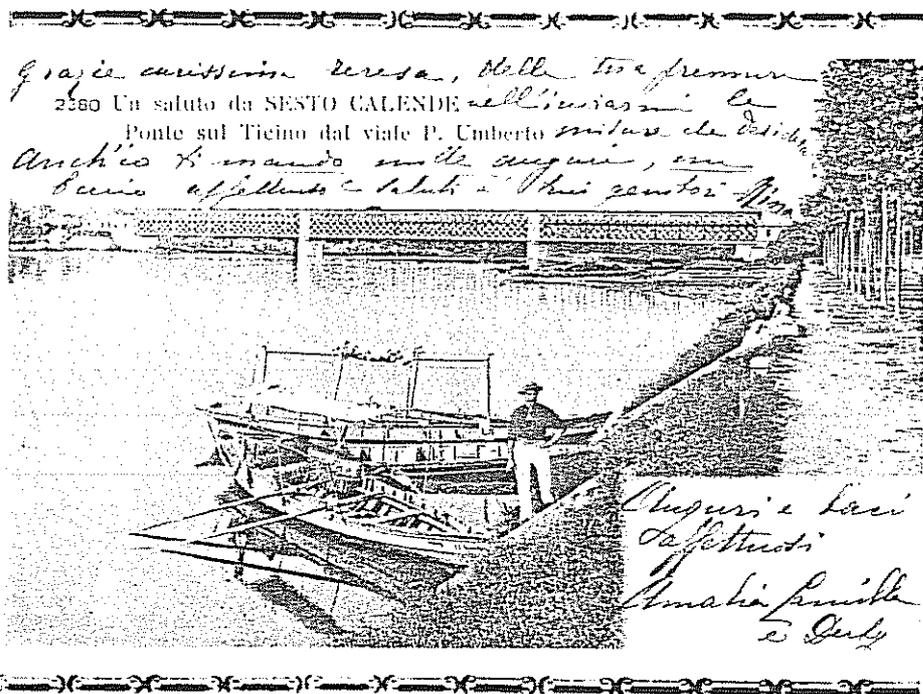
visto quanto frequentemente questi interventi causassero danni maggiori di quelli che si volevano evitare. Mancavano insomma le basi teoriche di statica, poste solo nel Settecento in Francia, prima dal trattato di H. Gautier sulla costruzione dei ponti (1714) e poi con la nascita dell'*Ecole des pontes et chaussées* (1747). E mentre si perfezionavano i procedimenti costruttivi, aumentando le luci e assottigliando gli spessori, verso la fine dello stesso secolo ai materiali edili tradizionali venne aggiunto il ferro, che consentì la realizzazione di luci maggiori: così solo ai primi dell'Ottocento, in età napoleonica, si poté progettare e realizzare il ponte in pietra di Boffalora, superando finalmente le secolari difficoltà di ordine teorico e pratico (anche se il primo progetto prevedeva una struttura in legno, a dimostrazione di quanto la tradizione romana fosse dura a morire)<sup>64</sup>.

Un'altra incognita a sfavore dei ponti erano le piene. Credo che anche ad esse si debba la continua ricostruzione di quelli in legno, molto più frequente di quanto non documentino le cronache medioevali<sup>65</sup>; e del resto anche molti ponti provvisori in età moderna, di cui si dirà fra breve, venivano travolti dall'aumento del corpo d'acqua.

Infine ritengo che altre ragioni potessero non far sentire l'esigenza di ponti sul Ticino dopo l'età comunale. I commerci in Lombardia andavano sviluppandosi più sulla rete idrica (su fiumi e canali artificiali, collegati razionalmente) che su quella stradale, che poteva trovare nei fiumi un ostacolo. Il Ticino poi, per le vicende storiche del territorio che attraversa, finì per costituire sempre una difesa naturale, una barriera per l'eventuale esercito nemico, o per lo straniero quando il ramo principale segnò un confine politico (fino

a poco più di un secolo fa). Infine i porti natanti, distribuiti con equilibrio lungo tutto il fiume, altro non erano che segmenti di ponte che correvano su una fune, col vantaggio che consentivano di interrompere la comunicabilità fra le rive ogni volta che fosse necessario isolarsi (oltre che per la guerra, accadeva per le frequenti epidemie).

D'altra parte il panorama non cambia se volgiamo lo sguardo agli altri fiumi lombardi, come l'Adda e il Po, che nei racconti dei cronisti medioevali vivono le stesse vicende del nostro fiume: i ponti che li attraversano nei secoli XII e XIII scompaiono nel Trecento: «Il Po — precisa Opicino dopo aver parlato del Gravello — *si passava una volta sopra un ponte, ed ora sopra un porto di navi*». Mentre diversa è la storia dei ponti sul Gravello, che va ben oltre l'età medioevale. Questo canale esce dal Ticino a sud di Pavia e vi rientra prima che il fiume confluisca nel Po. È un corso d'acqua non largo e dall'andamento quieto. Non sussistendo le difficoltà tecniche viste per il Ticino, i ponti vi potevano quindi sopravvivere più a lungo. Uno dei due in legno citati da Opicino nella prima metà del XIV secolo, nel 1399 risulta in restauro da parecchio tempo; i lavori sono fermi perché manca il denaro necessario, tanto che il Comune di Pavia ricorre al duca Gian Galeazzo perché concorra alle ingenti spese<sup>66</sup>. Un altro restauro dei due ponti, ora definiti «*versatili*» cioè levatoi, è disposto nel 1406<sup>67</sup>. Nel 1425 se ne sta ricostruendo uno, dopo una causa tra Pavia e Voghera per il concorso nelle spese, che portò alla condanna della seconda città; anche per l'altro sarebbero necessarie alcune riparazioni<sup>68</sup>. Nel 1444 l'ingegnere ducale Giacomo Della Valle<sup>69</sup> determina il capitolato d'appalto per le riparazioni ad un ponte in legno sul canale<sup>70</sup>; l'altro doveva essere scomparso perché non è più menzionato. Nel 1450 Francesco Sforza concede il dazio del pontatico sul Gravello a Giovanni Matteo Bottigella<sup>71</sup>. Nel 1454 viene ricostruito un ponte in legno<sup>72</sup>; durante queste riparazioni è in attività un porto natante<sup>73</sup>. Questo, si afferma nel 1558, si trova dove un tempo c'era un ponte in legno, che tre anni dopo



Imbarcazioni da diporto, presso il ponte di Sesto Calende (1900 circa). Nella pagina successiva, 1653: progetto dell'ing. Domizio Rinaldi, per gli speroni da erigere davanti ai pilastri del ponte di Pavia. Per ogni sperone è previsto l'impiego di un centinaio di colonne di rovere, conficcate nel letto del fiume con un battipalo, oltre ad assi trasversali alternati a sassi assestati a file.

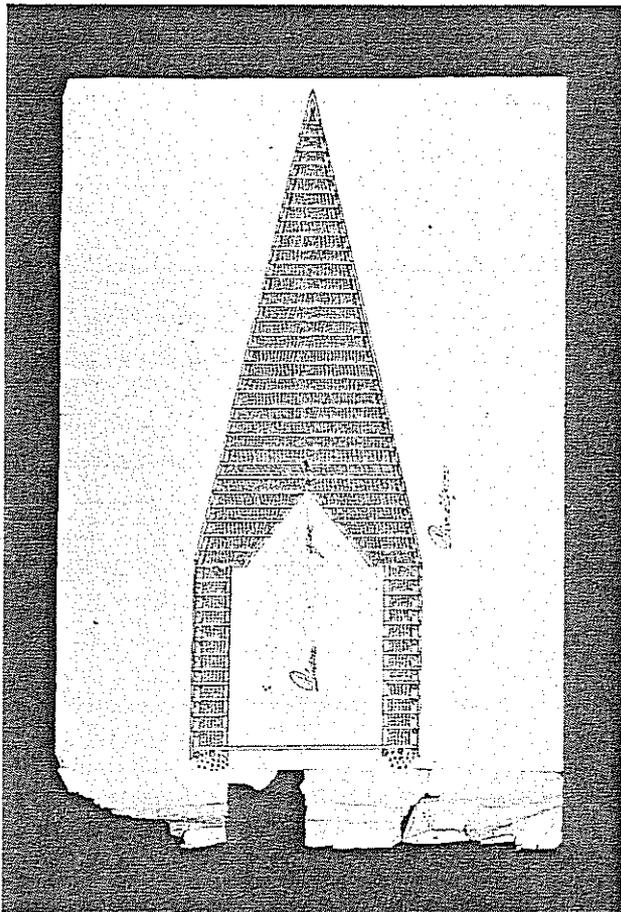
viene ricostruito<sup>74</sup>. E ancora nel Seicento e nel Settecento si accenna a continue ricostruzioni, sempre utilizzando il legno perché un'opera in muratura è ritenuta troppo costosa e avrebbe gravato sulle comunità utenti. Ancora agli inizi dell'Ottocento su questo ponte di barche c'è molto movimento per i commerci dal Genovesato, Piemonte, Oltrepò e Lomellina, soprattutto in autunno, quando vi transitano lunghe *carreggiate* di vino; eppure alla metà del secolo si continua a discutere l'opportunità di un ponte stabile<sup>75</sup>.

Le continue ricostruzioni documentate da questo fin troppo lungo elenco non sono segno di costante manutenzione ma piuttosto di trascuratezza e di tecniche povere, perché fanno seguito a periodi anche lunghi di inagibilità, tanto che nei pressi è in funzione un porto natante<sup>76</sup>. Neppure su un corso d'acqua così stretto e toccato dai flussi commerciali<sup>77</sup> si sente insomma la necessità di un ponte robusto e stabilmente efficiente, anche in epoche a noi così vicine.

*I ponti ottocenteschi.* Prima dell'Ottocento, il secolo dei ponti in muratura e in ferro, sul Ticino vennero frequentemente posti in opera ponti occasionali in legno, per il passaggio di eserciti o di

illustri personalità. Durante l'assedio di Pavia (1525), Francesco I ne fa costruire uno presso S. Sofia<sup>78</sup>; uno viene gettato dall'esercito francese nel 1636 a Lonate Pozzolo<sup>79</sup>, uno di barche (come probabilmente gli altri) a Turbigo nel 1691 e uno presso il porto della Torre nel 1746, requisendo le barche sul fiume ed abbattendo nei boschi di Sesto Calende 267 querce e 1375 ontani<sup>80</sup>; di questo genere doveva essere anche quello detto *Ponte Rosso* presso Abbiategrasso, teatro di un episodio di guerra dipinto da Vasari in Palazzo Vecchio a Firenze, che ebbe per protagonista Giovanni delle Bande Nere. Ancor più lungo l'elenco dei ponti gettati in occasione del passaggio dei membri di casa reale o della corte imperiale: nel 1499 è necessario inviare un gran numero di barche da Pavia a Parasacco, per un ponte volante per il passaggio del re<sup>81</sup>. Un altro a Pavia, su parere dell'ingegnere camerale Richino, viene edificato nel 1687 «per servizio di Sua Maestà»<sup>82</sup>. Nel 1722 sui rami minori ne vengono costruiti due dall'artiglieria presso Boffalora, per il passaggio della principessa Sulzbach<sup>83</sup>. Nel 1765 ne viene costruito uno sul Gravellone per il passaggio di Leopoldo duca di Toscana con l'Infante di

Spagna sua sposa<sup>84</sup>. Nel 1781 l'ingegnere Ferrari viene incaricato della direzione di un ponte di barche da farsi sul Ticino per il passaggio della principessa Carolina<sup>85</sup>. Nel 1789, presso Boffalora, il Ticino è diviso in tre rami: quello detto del Portichetto sotto l'Austria, già attraversato da un ponte edificato quattro anni prima, il canale maestro e quello sul territorio novarese; sugli ultimi due si progettano altrettanti ponti di barche, per il passaggio dell'arciduchessa Maria Teresa, sposa del Duca d'Aosta, a spese dei due governi; da Milano Kaunitz osserva che quello per la principessa Carolina era costato 53.000 lire e che un'altra spesa del genere poteva essere evitata facendo transitare alcuni giorni prima bagagli e carrozze e ponendo attraverso il fiume solo alcuni «pontoni» (galleggianti di legno) o un apposito porto natante, vicino a quello già in attività: ma alla fine i ponti furono fatti e Milano si ad-



dossò la sua quota di spese<sup>86</sup>. L'ultimo ponte di barche «per eminenti personaggi», di cui si ha notizia, risale al 1805<sup>87</sup>.

In quest'epoca iniziano i primi progetti per edificare ponti in legno stabili, in sostituzione dei ponti natanti. Già da secoli ne esistevano ma sui rami minori, come a Boffalora, a Cassolo e in altre località<sup>88</sup>. Ora si vuole invece gettare ponti da una riva all'altra, probabilmente applicando i risultati della ricordata scuola francese. Nel 1799 si accenna ad un ponte di colonne e barche, che ha sostituito il porto presso Turbigo, su progetto dall'ing. Ferrante Giussani, che tante energie dedicò per tentare di governare le acque del fiume<sup>89</sup>. Ma l'illustre tecnico, in una relazione del maggio di quell'anno, scrive che il Ticino è in piena massima e che pertanto si è dovuto smantellare il ponte, recuperando le barche e perdendo solo qualche colonna della palificazione: si temeva che nottetempo potesse venir divelto e disperso nel fiume. Per la grande corrosione causata dal corso d'acqua, che ha travolto anche le strade adiacenti, il nuovo ponte, se si intende ripristinarlo, andrà allungato di alcune barche<sup>90</sup>: la pericolosità dei ponti, dopo tanti secoli, è ancora attuale ma non scoraggia più come prima. La vittoria definitiva sulla incontrollabilità delle acque del fiume è di pochi anni dopo, con la costruzione del ponte in pietra a Boffalora, iniziata nel 1809. Ma l'antico e il moderno continueranno a coesistere, perché nel 1833 si progetta un ponte fra Sesto Calende e la località Bricola per sostituire il porto a cordone e lo si immagina ancora di barche<sup>91</sup>; un altro del genere è in attività alla località Soria di Ozzero presso Vigevano ancora nel 1859, antenato di quello attuale e qui condotto da Boffalora nel 1828, dove aveva sostituito il porto natante, smantellato per realizzare il ponte in pietra<sup>92</sup>.

Nell'Ottocento l'evoluzione dei collegamenti fra le rive è rapidissima: si passa dagli antichi ponti natanti ai ponti in legno, poi a quelli in pietra e infine in ferro.

Vediamo le tappe principali:

1809 - Vengono stipulati i primi appalti per la



costruzione del ponte di Boffalora, sotto la direzione di Stefano Melchioni e Carlo Parea (il primo è ingegnere del Dipartimento dell'Agogna, il secondo dell'Olonza; l'opera fu condotta a termine dall'ing. Carlo Gianella). Dopo un primo progetto in legno, si optò per uno in pietra (mearolo bianco di Feriolo e Montorfeno, fornito dalla società degli scalpellini di Baveno); i mattoni vennero forniti dalle vicine fornaci di Cerano e Trecate, dove c'era la migliore terra per cottura; la palificazione delle fondamenta fu eseguita con colonne in rovere dalla punta in ferro, infisse nel letto mediante battipali alti 8 metri e con una testa del peso di 540 kg., pari alla forza di 46 uomini. Dal 1810 al 1813 vennero gettate le pile fino a un metro sopra le imposte degli archi, ma poi i lavori vennero sospesi per i noti eventi politici; ripresero nel 1823 e furono terminati nel 1827. La spesa complessiva fu di lire 3.215.800, di cui lire 2.009.000 erogate dal primo Regno d'Italia e il resto dai governi sardo e austriaco. Il ponte fra spalla e spalla è lungo 304 metri, con 11 arcate uguali e 10 pile; la volta degli archi è un segmento di circolo di 20 metri di raggio; il massiccio delle pile è in muro rivestito

di granito. Lungo le sponde si prolungano le cuginate in granito per due chilometri. La solidità del manufatto fu messa a dura prova il 4 giugno 1859, durante la battaglia di Magenta, quando gli austriaci lo minarono per distruggerlo, riuscendo però soltanto a danneggiare due archi. «È un edificio veramente magnifico — si legge in un dizionario corografico postunitario — e dei più sontuosi ed arditi che siano stati eretti in Italia: in esso la solidità è mirabilmente congiunta all'eleganza»; e un'altra opera di argomento geografico, alla fine del secolo, segnala che «tanta celebrità per la sua lunghezza e monumentale costruzione raggiunse nella prima metà del nostro secolo, fu una delle opere più utili e grandiose votate dal Regno Italico. Esso è certamente uno dei più bei ponti in materiale, attualmente esistenti in Italia». Sono commenti che, con enfasi, confermano l'assoluta novità che il ponte rappresentò sul nostro fiume e non soltanto, dopo secoli di prevalenza dei traghetti. E fu storicamente inevitabile che la nuova era delle comunicazioni fra le due sponde fosse inaugurata qui, presso l'antichissimo guado lungo la strada romana da Milano a Novara, dove nei secoli suc-

cessivi fu impiantato il porto natante destinato a sostenere il maggior flusso commerciale sul fiume. Nel 1830 veniva pubblicata la tariffa sarda dei diritti di pedaggio da riscuotere presso questo ponte, abolita nel 1859 con l'approssimarsi dell'apertura al pubblico dell'esercizio della ferrovia tra Novara e Milano. A quest'ultima destinazione è ora adibito il ponte, dopo la recente costruzione di un altro appresso<sup>93</sup>.

1866 - Inizia la costruzione del ponte presso Vigevano, progettato l'anno precedente dall'ing. Galeazzo Garavaglia per il passaggio della linea ferroviaria Vigevano-Milano; i piloni furono previsti di un'ampiezza tale da consentire anche, in un secondo tempo, il passaggio di una strada carrozzabile, realizzata infatti molto più tardi (nel frattempo rimase in attività il porto natante). L'ultima arcata fu terminata alla fine del 1867 e l'inaugurazione della linea ferroviaria avvenne il 16 gennaio 1870, alla presenza del Ministro dei Lavori Pubblici Giuseppe Gadda<sup>94</sup>.

1868 - Viene collaudato un ponte in legno a Sesto Calende, per collegare per ferrovia Milano con Arona (linea del Sempione), riducendo la percorrenza fra queste due località a 67 chilometri (invece di 86, toccando Novara). La sua lunghezza complessiva era di 270,10 metri e la struttura fu ripresa da quello costruito due anni prima a Pontelagoscuro per la linea Ferrara-Rovigo. Con l'apertura del traforo del S. Gottardo, nel 1881 vennero appaltati i lavori per un ponte in ferro, sulla linea Novara-Lugano, oltre che per quella del Sempione: una travatura continua, sostenuta da quattro appoggi in muratura, cioè due spalle e due pile intermedie. È il ponte di maggiore apertura esistente in Italia, avendo la travata centrale di 99 metri e le laterali di 83; la travatura metallica è lunga quindi complessivamente 265 metri. La linea ferroviaria Novara-Pino venne inaugurata il 18 novembre 1882; sopra i binari corre la strada statale del Sempione<sup>95</sup>.

1880 - Viene ripreso un progetto avanzato dopo l'unità d'Italia, per sostituire il porto di Turbigo con un ponte che colleghi Castano a Novara. Molti comuni vicini si dichiarano favorevoli,

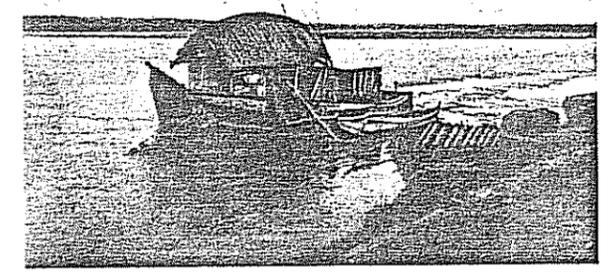
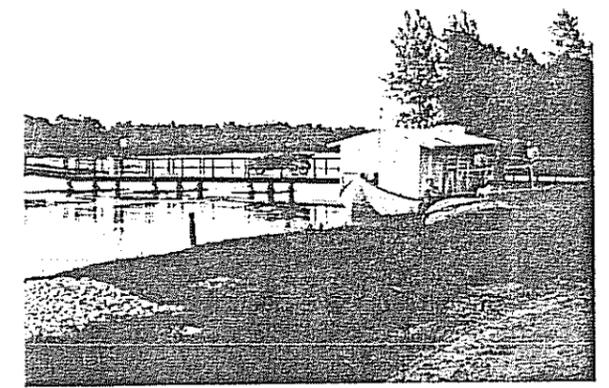
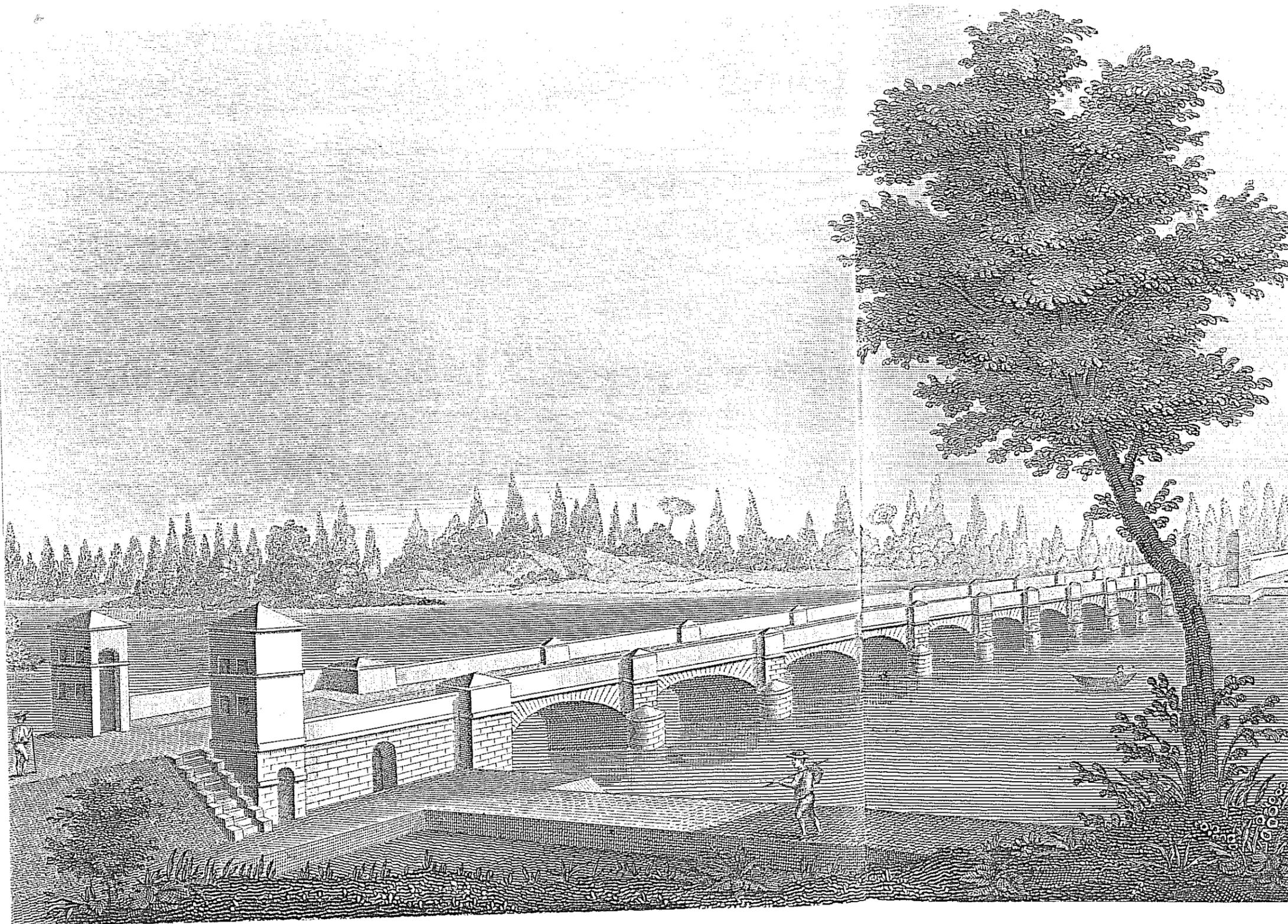
soprattutto per sviluppare i commerci fra le due rive non più appartenenti a due stati diversi. I primi appalti vennero stipulati nel 1882 e il collaudo finale fu eseguito nel 1887. Anche questo ponte ha un doppio uso: ferroviario nell'impalcatura superiore e stradale in quella inferiore<sup>96</sup>.

1887 - Vengono appaltati i primi lavori per il ponte in ferro di Oleggio, dopo il parere favorevole di una commissione appositamente costituita; il progetto originario dell'ing. Vincenzo Soldati prevedeva anche una sede ferroviaria. Aperto nel 1889, sostituì il porto natante, agevolando le comunicazioni fra l'Alto Novarese e l'Alto Milanese<sup>97</sup>.

1913 - Il ponte in chiatte della Becca, che metteva in comunicazione Pavia con Stradella, impiantato nel 1865, viene sostituito da un ponte in ferro e perciò spostato alla località Boscaccio presso Bereguardo. In epoca più recente le barche in legno, a spese dell'Amministrazione Provinciale, sono state sostituite da altre in cemento armato, con peso di poco superiore, di maggior durata e con ridotte spese di manutenzione<sup>98</sup>.

Mentre quest'ultimo sistema costituisce un ammodernamento di un'antica tecnica, a cui si continuava a ricorrere per economia di spese, con l'introduzione delle travature metalliche reticolari il fiume diventava valicabile con sicurezza e comodità. Decadeva allora il culto a S. Giovanni Nepomuceno, il cui simulacro era stato eretto in prossimità di ponti e guadi in tutta Europa, dopo la sua canonizzazione nel 1729; diventò infatti il protettore dei ponti perché fu gettato da quello di Praga con una pietra al collo nel 1393, dopo essersi rifiutato di violare il segreto della confessione. A Pavia nel 1745 i barcaioli chiedono di poter trasportare la statua di questo santo su un pilone mediano del ponte coperto, dove sarebbe stata eretta una cappella in cotto (creando una continuità urbana riscontrabile su molti altri ponti); la devozione infatti era cresciuta «*per le continue grazie, con l'intercessione del Santo, massime nelle contingenze delle escrescenze del fiume*»<sup>99</sup>. Un'altra statua del Santo era stata posta in quell'epoca presso il porto di Boffalora<sup>100</sup>.

*Il ponte di Boffalora, in un'incisione del 1845. Il ponte di Bereguardo negli anni Trenta. Un mulino natante presso Pavia agli inizi del secolo.*



M I L A N

I. B. V. della Maggia



D

I

A

R

V. H. Cavaliere Ororio.

di S. M. il Re di Sardegna