

## LE STRADE DELLA VALGRANDE

Fu solo alla fine del XIX secolo che l'alta Valsesia ebbe una strada percorribile dai carri. In precedenza essa era servita da una mulattiera che collegava i paesi tra loro e con Varallo, dove si congiungeva con la "*strada regia della Valsesia*", una carrozzabile proveniente da Novara. Questa (di *strada regia*) era la denominazione che avevano le vie di comunicazione più importanti (erano otto nel Novarese) sotto il profilo economico e militare. Tuttavia, già alla fine del XVII secolo si indicava con quel nome anche la mulattiera che percorreva la Valgrande.

Fino agli inizi del secolo scorso, quindi, in Valgrande erano possibili solo comunicazioni a piedi o a cavallo ed il trasporto delle merci avveniva a spalle, a soma e mediante carri o con slitte nella stagione invernale.

Il problema della strada fu in Valsesia particolarmente sentito fin dal '700, come risulta dagli scritti di molti autori dell'epoca. È del 1794 la pubblicazione a stampa da parte del notaio Giacomo Gabbio di un opuscolo dal titolo *Dimostrazione di un progetto per rendere carreggiabile la strada da Varallo ad Alagna*, ristampato anche negli anni successivi. In esso non solo si enumeravano i molti vantaggi che sarebbero derivati dalla costruzione della strada proposta, ma se ne calcolava il preventivo di spesa in 90 mila lire [Gabbio 1794]. Dello stesso problema si occuparono successivamente vari altri autori [Cusa 1796, Lizzoli 1802, Sottile 1803, Racca 1833, Lana 1840, Gallo 1884 e Morozzo della Rocca 1856].

Quella della strada fu una storia lunga e tormentata che coinvolse tutte le comunità della Valgrande. Si cercherà di riassumerne le fasi e di esporre i problemi che suscitò, facendo soprattutto riferimento al paese di Campertogno.

Sappiamo per certo che nel 1802 la *strada regia* era percorribile dai veicoli solo fino a Varallo e che nei suoi tratti superiori la Valsesia era percorsa da semplici mulattiere. A quell'epoca il Lizzoli si augurava che la strada venisse resa al più presto carrozzabile fino alle miniere dalla Valgrande. Ma già qualche anno prima il Cusa aveva proposto di estendere il progetto del Gabbio anche alle principali valli laterali (Mastallone e Sermenza).

Nel *Quadro della Valsesia* del Canonico Nicolao Sottile leggiamo, a proposito della viabilità in Valsesia, quanto segue: "... sono ben diverse le strade delle pianure, da quelle della Valsesia... queste, formate e sostenute da muri sul pendio de' monti, oppure lungo la Sesia, hanno una precaria esistenza. Una valanga, un masso staccato dal monte, una gran pioggia, il gelo, e spesso ancor un torrente che precipitando, seco avvolge e terre, e sassi, le distrugge in un istante, oppure le ricopre di un ammasso informe d'accumulate materie". E più oltre: "La strada, che da Varallo conduce in Alagna e quindi alle miniere d'oro, d'argento, di rame, di ferro, non è cattiva, ma non è praticabile da carri".

Quanto all'abate Carlo Racca, nel suo *Notizie statistiche e descrittive della Valsesia* egli ricorda che "le strade di comunicazione tra le comuni di tutti i

*mandamenti, se si eccettua la strada provinciale (che allora raggiungeva Vocca), ed alcune piccole tratte di altre strade, sono impraticabili con carri e vetture, e quindi le distanze da uno ad un altro luogo si misurano ad ora e non a miglio".*

Risulta evidente da questi scritti quale fosse la situazione delle vie di comunicazione in Valsesia all'inizio dell'800, ed è facilmente immaginabile quali fossero i disagi che ne derivavano per la gente e per la già precaria economia della valle.

Le strade delle valli erano ancora poco più che sentieri. Tuttavia, essendo la naturale prosecuzione della vera *strada regia della Valsesia*, che come si è detto terminava a Varallo, anche la mulattiera della Valgrande fu talora chiamata con quel nome, come si legge ancora in una annotazione relativa ad una alluvione che *"distrusse il ponte Basaleto della strada regia"*, dove Basaleto sta per Basalei, località di Campertogno.

Dall'esame delle antiche carte topografiche e dei reperti sembra di poter dedurre che agli inizi dell'800 il tracciato della strada (allora ancora mulattiera) si sviluppasse prevalentemente sulla sponda sinistra orografica del fiume, su cui si trovavano quasi tutti i centri abitati, anche se in alcuni tratti, come a Morca, all'Isola di Vocca e a Piedimeggiana raggiungeva l'altra sponda con deviazioni o sdoppiamenti. A Piode la strada passava sulla sponda destra fino alla frazione Quare di Campertogno dove ritornava sulla sponda sinistra e solo presso Riva Valdobbia, riattraversato il fiume al ponte di Isolello, proseguiva poi fino alle miniere, nuovamente sulla sponda destra. Qua e là sul fondovalle, come presso Varallo, a Balmuccia, a Piode, a Campertogno e a Riva Valdobbia si vedono ancor oggi su entrambe le sponde tracce di sentieri, talora scavati nella roccia e dotati di opere murarie.

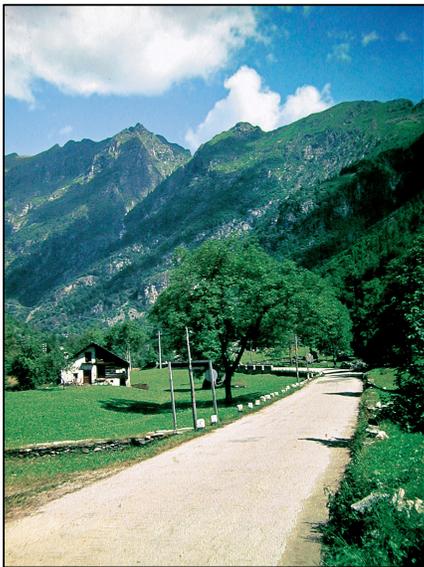
La manutenzione della *strada regia* era affidata alle comunità da essa attraversate e non è difficile immaginare i problemi che poneva. Per entrare nel merito faremo specifico riferimento alla comunità di Campertogno, al cui riguardo è interessante un brano del Canonico Sottile: *"In quest'inverno stesso, ora trascorso, fra la comune di Campertogno, e quella di Moglia rovinò con incredibile rumore parte del vicino monte, e seco confusamente avvolticchiando, e strascianando macigni, piante, ed una quantità immensa di terra coprì all'altezza di venti, e più braccia parte della strada, che conduce alle comuni situate all'estremità della Valle"*.

L'importanza che aveva la strada di fondo-valle per l'economia dei paesi dell'alta Valsesia è evidente: non solo essa era la sola via di transito per gli emigranti diretti al Colle di Valdobbia, ma rappresentava l'unico mezzo di comunicazione con la Pianura e i grandi centri commerciali. Le esigenze legate allo sfruttamento delle miniere di Alagna, in cui tanto allora si sperava, allo sviluppo degli scambi commerciali e alla promozione del primo turismo, allora solo di élite, indussero a sollecitare, come si è visto, la costruzione di una vera strada percorribile da carri e vetture.

Finalmente, nel 1824, giunse l'approvazione governativa al progetto a cui aderirono tutti i comuni della Valgrande. Anche il Consiglio comunale di Campertogno, con delibera del 24 marzo 1824, approvò la costruzione della strada da Varallo a Balmuccia (il primo tratto di quella che fu chiamata *strada d'Aosta*), stanziando in bilancio la prevista quota di partecipazione alla spesa.

Già nel 1833, come ricorda il Racca, la strada aveva raggiunto Vocca e pochi anni dopo, nella sua *Guida ad una gita entro la Vallesesia* il Lana scriveva: "*La bella strada provinciale comincia in capo della piazza di S. Giacomo (a Varallo): strada cui fu dato il titolo d'Aosta, e che mediante tre successivi appalti, ascendenti a L. 143947, dal 1824 venne condotta nel 1838 sempre comoda e carrozzabile sino a Balmuccia...*". Siamo nel 1840. Nel frattempo, nel 1837-38, erano stati effettuati lavori di manutenzione anche sul tracciato della mulattiera superiore, che a Campertogno avevano portato al "*rifacimento del Ponte del Brazzaletto*" (Basalei).

I lavori procedettero abbastanza speditamente, tanto che nel 1856 il Morozzo della Rocca poteva scrivere che la strada "*va fino ad ora a Scopello, e fra poco sarà ultimata fino a Piode*". Nel 1882 la strada raggiunse Mollia. Nello stesso anno 1882 si costituì un consorzio tra i comuni interessati alla costruzione della strada per Rassa di cui peraltro si parlava fin dal 1876. Nel frattempo si era creato un consorzio anche per la prosecuzione della strada da Mollia ad Alagna, a cui parteciparono tutti i Comuni dell'alta Valgrande. Ad



esempio, fin dal 6 aprile 1878 il Consiglio comunale di Campertogno diede la sua adesione e l'8 febbraio 1879 ne accettò la quota di concorso di 2300 lire.

Riva Valdobbia fu raggiunta dai lavori nel 1884 e finalmente, nel 1887, la carrozzabile fu ultimata fino ad Alagna. La strada era lunga complessivamente 36,8 km, larga 6 m fino a Balmuccia e 5 m nel tratto superiore. Il costo complessivo dell'opera era stato di circa 800.000 lire.

La strada provinciale sterrata tra Campertogno e Mollia verso la metà del secolo scorso.

Si stabilì presto un regolare servizio di corriera fino ad Alagna. E nel 1908 i Sindaci dei Comuni della Valle costituiscono ad Alagna la *Società Anonima Valsesiana per il Servizio di Automobili Varallo-Alagna*, allo scopo di incentivare l'attività turistica.

Le aspirazioni dei Valsesiani andavano tuttavia ben oltre. Nel 1912, dopo vari anni di discussioni e polemiche, l'Impresa Alessi mette a punto un progetto di massima della *Ferrovia elettrica a scartamento normale da Varallo ad Alagna*. A Campertogno la stazione avrebbe dovuto essere situata dietro al Teatro. L'impresa era tuttavia troppo ambiziosa e dovette essere abbandonata.

La realizzazione della strada carrozzabile apriva una nuova epoca per lo sviluppo della valle, ma contemporaneamente determinava la progressiva scomparsa di alcune caratteristiche consuetudini, come il passaggio dei mulattieri e l'uso della cosiddetta *civéra 'd Varâ*, gerla a fine intreccio in parte colorato, portata a spalle dalle donne che, a piedi, si recavano a Varallo per deporvi le commissioni dei compaesani. Comparvero però altre immagini caratteristiche: i cantonieri, i vetturini; la corriera, attesa davanti alla posta, con il suo pittoresco carico di gente e di bagagli; i mercanti; lo strombazzante e pittoresco camioncino dei "Gelati Corona" e le auto private, che a poco a poco invasero le strade del paese. Successivamente, ma è storia recente, la strada venne asfaltata, allargata, sistemata in vari punti. E negli ultimi anni furono costruite le varie diramazioni che oggi collegano il centro dei paesi con le loro principali frazioni.

Tracce dell'antica *strada regia* sono ancora visibili, come si è detto, in molti punti lungo la valle. Facendo ancora una volta riferimento a Campertogno troviamo le prime tracce nei pressi di Quare, sulla sponda destra del Sesia, provenienti dal ponte sulla Sorba. Poco a valle dell'attuale ponte di Quare si possono osservare i ruderi di un ponte di pietra sul quale il sentiero attraversava il fiume, dopo il bivio per Quare (la strada per Rassa partiva allora da Piode e attraversava il ponte sulla Sorba). Percorrendo quindi la sponda sinistra, il sentiero (lungo il cui tracciato si vedono ancora alcuni manufatti, come alcuni muri e un ponticello) raggiungeva il paese e lo attraversava, un po' a monte dell'attuale strada statale, attraversando la Casa Gianoli sotto un passaggio a volta (ancora riconoscibile), dopo il quale si dice ci fosse una cappelletta, e quindi scendendo verso l'attuale piazza dove, scrive il Lana, *sotto d'un'arma, dipinta nel muro laterale ad un voltone che sorpassa la strada e mette nella chiesa parrocchiale, vedesi con latinismo dei pittori notato: 1415, 25 aprilis separatio Campertonii a Scopa*. La strada proseguiva scorrendo sotto alla balconata della chiesa; di qui attraversava Avigi, sboccando

Tratto del percorso della *strada regia* attraverso la frazione Villa di Campertogno.



sul piazzale della chiesa della Madonna delle Grazie, e continuando quindi verso Mollia attraverso le Baragge, come è documentato dal fatto che proprio nei pressi della chiesa venne disposto nel 1630 lo sbarramento per prevenire il contagio della pestilenza, che si era appena sviluppata con estrema violenza a Riva Valdobbia.

Prima della costruzione della strada provinciale la *strada regia* era piuttosto angusta. Solo al centro dei paesi era selciata con acciottolato e con larghe pietre di carreggiata. Per il resto del percorso era, come si è detto, una semplice mulattiera dotata lungo il percorso di qualche essenziale opera muraria (spallete, muri di sostegno e ponti).

Essa aveva un andamento sinuoso ed ondulante per potersi adeguare alle caratteristiche del terreno, con frequenti larghi gradoni (*arnà*) nei luoghi di maggiore pendenza per renderla adatta al trasferimento agevole di persone e di animali.

Lungo il percorso, o poco discoste da esso, nei centri abitati non mancavano osterie e locande, talora con stallaggio. A Campertogno, a cui ancora una volta faremo riferimento, ne troviamo le tracce a Quare (*Osteria della Frasca*), al Canton Gianoli (*Osteria al Selvatico*), alla Villa (*Osteria del Bergamo*), in centro (*Osteria del Ponte*) e ai Tetti (*Trattoria Grosso* e *Trattoria della Rosa*). In paese la strada scorreva poco lontano dall'Ospedale di San Carlo, situato dapprima al di là del ponte, successivamente in locali vicini alla Chiesa Parrocchiale, sottostanti alla casa del parroco: era una istituzione benefica che provvedeva ad ospitare i viandanti che percorrevano la *strada regia* per espatriare o rimpatriare attraverso il Colle di Valdobbia, allora passaggio quasi obbligato per la Francia.

La strada carrozzabile che sostituì la vecchia mulattiera era certamente più confortevole e adatta a carri e vetture, ma rimase a lungo sterrata e ghiaiosa, fiancheggiata da interminabili file di irregolari paracarri di pietra.

In molti casi l'attraversamento dei paesi pose dei problemi non trascurabili. A Campertogno l'attuale percorso della strada, che supera la frazione Villa a monte delle case più antiche e la frazione Avigi lungo il fiume, risale appunto all'epoca in cui furono eseguiti i lavori per rendere carrozzabile la strada della Valsesia: le strettoie non consentirono di mantenere il vecchio tracciato neppure per il traffico di allora. Lo *stradone*, come fu chiamato, raggiunse Campertogno intorno alla metà del secolo scorso: nella carta topografica allegata alla Guida del Lana (1840) è infatti indicato solo fino a Balmuccia. Esso era di terra battuta, molto polveroso ed accidentato, anche se al centro dei paesi la pavimentazione era di selciato, costruito con ciottoli di fiume, spesso associati a carreggiate fatte di lastre di pietra.

Dopo l'ultima guerra fu eseguita la bitumazione della strada e, dopo qualche resistenza, l'asfalto entrò anche nel centro del paese a sostituire l'acciottolato, perennemente sconnesso per le gelate invernali.

Con la venuta del grande traffico stradale si delineò ben presto un problema, solo recentemente e parzialmente risolto: la strettoia tra la chiesa e

le case addossate al ponte fu forzata dalla mole degli autocarri e la balconata della chiesa venne ripetutamente lesionata, crollando per un lungo tratto.

Anche in altri punti, per esigenze di viabilità, furono disposti degli sventramenti: nel 1975 furono demolite alcune case del Canton Gianoli, tra cui l'antica *Osteria al Selvatico*, fu asportata la pensilina del vecchio ufficio postale e fu amputata brutalmente la doppia scala di accesso alla cappella del Basalei. In precedenza (1960) era stata già abbattuta l'edicola di San Michele, situata nel punto in cui la nuova strada attraversava il sentiero per la frazione Piana, che partiva anticamente dalla chiesetta di Sant'Agata. Successivamente si parlò anche di una ristrutturazione della strettoia del ponte con un abbassamento del fondo stradale o con l'abbattimento di alcune delle tipiche case; in alternativa fu anche prevista la possibilità di costruire una circonvallazione parzialmente in galleria. Le difficoltà furono poi almeno in parte risolte applicando un semaforo per regolare il passaggio delle automobili in senso alternato e, soprattutto, ricostruendo la balconata in posizione più elevata.

Sempre in territorio di Campertogno, a sinistra, salendo da Piode, si incontra la strada per Quare. La vecchia mulattiera si staccava dalla strada principale prima dell'attraversamento del Sesia. La strada attuale fu costruita verso la fine del secolo scorso per iniziativa di un consorzio e con il contributo delle amministrazioni locali: essa collegava la strada provinciale con Quare e Rassa, passando sul nuovo ponte in muratura. All'Archivio di Stato di Varallo si conserva anche un progetto alternativo della fine del XIX secolo per la costruzione di un ponte in legno a traliccio metallico. Il ponte, fatto saltare durante l'ultima guerra con cariche di esplosivo, fu successivamente ricostruito.

Da Quare, negli ultimi anni, una strada in terra battuta (poi asfaltata) è stata fatta proseguire, per uso agricolo, fino alle case delle Maggenche, e di qui fino alla località *Fabbriche*, dove si collega con la più antica *Strada delle Maggenche* che partiva dal ponte, insieme alla quale forma una parte della pista ciclabile che percorre tutta l'alta Valgrande.

Già in precedenza, sul tracciato della *Strada delle Maggenche* erastata realizzata una strada di terra battuta (ma percorribile dalle auto) che si inoltrava tra le case e le rocce, per scorrere poi sotto alla *bàlma* formata dal promontorio roccioso su cui si appoggia la chiesa di S. Carlo e proseguire lungo la *Sésia Pitta*, ramo del fiume che cinge il Gabbio verso ovest. Superato il croso della Pianaccia nei pressi delle cascate su due ponticelli che fino a qualche anno fa erano di legno, risaliva (privata) fino al "castello". La disastrosa piena del 1978 danneggiò seriamente il suo tratto iniziale per l'improvviso cambiamento del corso del fiume Sesia, riversatosi pressoché totalmente sulla *Sésia Pitta*, dove scorre tuttora.

Sempre dal ponte partiva anticamente la mulattiera detta "*della squadra*". Dopo il *rivètt* dei Tetti e l'attraversamento di questa frazione fino alla chiesa di S. Marco, il sentiero toccava il Sassello, e da qui, attraversato il croso sul *puntètt*, proseguiva fino alla Carata, lasciando a destra la diramazione per Piediriva, e ad Otra. Da questa frazione, proseguendo in lieve discesa,

raggiungeva la cappella della Trinità e il ponte sull'Artogna. Quindi guadagnava Rusa e ridiscendeva attraverso i prati fino al ponte della Rusa, costruito in legno verso la fine del XIX secolo, che la ricollegava allo stradone. Era una bella mulattiera, larga, con acciottolato ben curato e solide opere murarie, tra cui i quattro ponti ricordati.

Negli ultimi anni il ponte di Campertogno è stato asfaltato e una parte del suo parapetto è stata poi modificata per fare spazio alla nuova strada che, passando sotto al *Muliñ Masö*, sfiora Piediriva e, aggirando alle spalle Carata, raggiunge Otra. Una diramazione di questa strada arriva fino al cimitero. Le esigenze di viabilità hanno modificato in alcuni punti le caratteristiche della vecchia mulattiera, ma lunghi tratti di essa rimangono ancora visibili.



Rusa un tempo era raggiungibile solo attraverso la strada della *squadra*, in altre parole solo dal centro del paese. Nella seconda metà del XIX secolo la frazione fu collegata con la strada di fondo valle da un ponte di legno.

Il primo ponte di Rusa (in una foto di Andrea Castellan della fine del XIX secolo).

Fu per l'iniziativa e con il supporto economico di Giuseppe Mazzia di Rusa che all'inizio del secolo scorso fu sistemata la strada per il ponte e questo fu sostituito da un più solido manufatto di pietra ad arco.

Anche Rusa è raggiungibile oggi con una strada transitabile dalle auto, per la cui costruzione il ponte fu allargato, sostituendo il parapetto di pietra con sponde in tubo di ferro. Una più sicura e decorosa sistemazione fu realizzata negli ultimi anni. Qualche anno fa vi fu chi ventilò la possibilità di collegare attraverso un nuovo ponte sull'Artogna questa strada con la nuova strada asfaltata che raggiunge Otra provenendo dal ponte di Campertogno. Fortunatamente prevalse il buon senso di chi intendeva conservare intatto un angolo del paese (l'Oratorio della Trinità e la Via dei Molinetti) ancora inalterato e molto suggestivo.

Sull'altra sponda del Sesia, all'inizio della Villa, vi è la diramazione per Piana, oggi asfaltata, sul tracciato dell'antico sentiero. Più oltre verso il paese, al ponte del Basalei, si stacca la strada, di recente costruzione, per Pianella e Piana Ponte: indubbiamente utile per raggiungere agevolmente le case, essa, con i suoi muraglioni di cemento, apre una nuova brutta ferita nel paesaggio e deturpa ulteriormente una zona del paese che già negli ultimi anni era stata gravemente danneggiata.

A completare il quadro resterebbe da dire dei sentieri e delle mulattiere che consentono di penetrare in profondità nel territorio di Campertogno: se si eccettuano limitati interventi di restauro, essi sono rimasti sostanzialmente immutati nei secoli. Le loro caratteristiche costruttive ne indicano in genere l'importanza: le opere murarie, la scalinatura delle rocce, l'acciottolato, le iscrizioni e la stessa ampiezza dei tracciati sono una evidente testimonianza dell'uso frequente che se ne faceva in passato.

Attraverso questa fitta rete di sentieri si svolse un tempo la vita attiva ed operosa della gente di Campertogno, che con i suoi numerosi abitanti occupava per molti mesi all'anno (e talora in modo permanente) quei luoghi che ora sono abbandonati dalla stessa pastorizia stagionale. È comunque interessante riscoprire attraverso di essi le tracce di una attività, il cui ricordo ci è stato trasmesso di generazione in generazione.

Questa descrizione, limitata per brevità al territorio di Campertogno, dei problemi legati alla realizzazione di moderne condizioni di viabilità potrebbe essere ripetuta, *mutatis mutandis*, per tutti gli altri paesi. Il prezzo quasi ovunque pagato è stato l'apertura di nuovi tracciati e la ristrutturazione o demolizione di manufatti precedentemente (spesso da lungo tempo) esistenti.

---

Cusa M., Riflessioni espresse in una lettera ad un amico sui mezzi di diminuire lo spatriare dei valsesiani. Ramponi, Varallo (1796)

Gabbio G., *Dimostrazione di un progetto per rendere carreggiabile la strada da Varallo ad Alagna*. Ramponi, Varallo (1794)

Gallo C., *In Valsesia. Note di taccuino*. Casanova, Torino (1884)

Lana G., *Guida a una gita entro la Vallesesia*. Merati, Novara (1840)

Morozzo Della Rocca E., *Saggio di Statistica della Valsesia*. Tipografi a Colleoni, Varallo (1856)

Racca C., *Notizie statistiche e descrittive della Valsesia*. Marzoni, Vigevano (1833)

Sottile N., *Quadro della Valsesia*. Pirotta e Maspero, Milano (1803)