

I PONTI DI CAMPERTOGNO

Tra i paesi dell'alta Valgrande del Sesia, Campertogno è forse quello che aveva un tempo il più alto numero di ponti.

Ponte del centro

Quello principale, più antico e frequentato, è il ponte che scavalca la Sesia al centro del paese. A chi lo vede oggi, pavimentato con asfalto parrebbe povero di sensazioni e di storia, ma a chi lo osserva con attenzione esso manifesta ancora la sua storia: le case arroccate ai suoi fianchi, letteralmente ad esso appoggiate; la robusta struttura di pietra con l'elegante disegno dell'arco; la cappella sovrastante il pilone sulla sponda sinistra del fiume e infine, per chi lo guardi dal basso, la sottile fenditura che ne indica l'avvenuto allargamento.

Ponte in pietra, di antico impianto, nel 1606 fu ampliato in larghezza in modo da facilitare l'attraversamento del Sesia. Esso fu costruito da tempi immemorabili per collegare tra loro le due parti del paese e in particolare i Tetti e tutte le frazioni della Squadra col centro di Campertogno. Sicuramente ebbe sempre un ruolo fondamentale nella vita della comunità, tanto che, nel 1606 se ne dispose l'ampliamento. In un manoscritto del 15 ottobre di quell'anno, conservato nell'archivio parrocchiale, troviamo infatti annotata la decisione di *"fare una volta nuova, dal lato di sopra, del ponte della piazza di Campertogno,*



Il ponte principale
di Campertogno
situato di fianco
alla chiesa
parrocchiale.

appoggiata alla vecchia di sotto, di larghezza di brazza due e mezzo... con due bisse, cioè una dal canto di sopra e l'altra dal canto di sotto alte un brazzo e mezzo... fondando la sua volta da una parte e dall'altra sopra il pianale cioè sasso vivo, facendo il pilone con pietra tagliata di tutta quella bontà che sia

possibile... item siano obbligati caretare di novo tutto detto ponte, cioè tanto la volta nuova quanto la vecchia di pietre minute et uguali...". Un ponte nuovo, insomma, che dovrà essere compiuto "entro la prossima festa di San Michele da Antonio fg di Giovanni Galinotto della Rusa e da Giovanni fg di Marco di Gilardi della Carata al prezzo di 625 lire imperiali".

Le cose non dovettero procedere molto bene se il 12 febbraio 1607 la commissione per i lavori venne trasferita "a Gio.Pietro del q. Matteo di Viotto e Gio.Pietro del q. Viotto d'Oltraqua dell'istesso loco di Campertogno", stabilendo le modalità di rimborso per i lavori già compiuti e le nuove modalità di pagamento (400 lire imperiali ai capimastri con obbligo di rimborsi per i lavori compiuti).

Ancora oggi, come si è detto, nell'intradosso dell'arcata si può vedere il segno della giuntura dell'ampliamento.

Non sappiamo quando sia stata costruita la nicchia ora adibita a cappella situata sul pilone di sinistra, a monte; sembra però certo che essa sia stata utilizzata in epoca napoleonica come garitta per la guardia posta a custodia del ponte e del confine. Furono quelli tempi difficili per la comunità: il ponte, da mezzo di collegamento, divenne segno di separazione tra le due parti in cui il paese era stato diviso, rispettivamente Campertogno, sulla sponda sinistra, faceva parte della Repubblica Cisalpina (Dipartimento dell'Agogna e Novara come centro amministrativo), e Campertognetto, di nuova istituzione, sulla sponda destra, aggregato con il Piemonte alla Francia (Dipartimento della Sesia, afferente a Vercelli). Il passaggio del fiume allora avveniva sotto il controllo delle guardie e le merci potevano transitare solo dietro pagamento di una tassa di pedaggio.

Fortunatamente questa frattura non durò a lungo e l'unità del paese venne presto ricostituita in seguito ai rivolgimenti politici di quell'epoca. Sono del 1829 le Regie Patenti che stabiliscono la definitiva riunificazione del paese in un unico comune con il nome di Campertogno, sotto il governo dei Savoia.

Le traversie del ponte non erano ancora finite: si parlò a lungo di una ristrutturazione dell'intero complesso di case raccolte attorno al ponte, sulla sponda sinistra, per esigenze di viabilità e per salvaguardare l'integrità della balconata della chiesa, che era stata gravemente lesionata dal transito di automezzi pesanti. Fortunatamente, dopo che furono proposte e discusse varie soluzioni alternative per migliorare la viabilità del paese, si giunse alla soluzione attuale che ha risolto l'annoso problema installando un semaforo e rialzando la balconata.

Altre vicende, fortunatamente di minore importanza, si svolsero negli ultimi decenni. Dapprima si sostituì il selciato della pavimentazione con l'asfalto; poi fu sventrato per esigenze di viabilità il parapetto nell'angolo a monte sulla sponda destra, sostituendolo con una ringhiera di tubi di ferro; questa fu successivamente rivestita da rete metallica per ragioni di sicurezza; infine fu ripristinato, modificandolo, il parapetto di pietra.

Ponte del Basalei

L'antico ponte del Basalei sul quale passava la *strada regia*, si trovava probabilmente più a monte di quello attuale. Esso fu spostato quando venne costruita la strada provinciale, ma forse già prima il vecchio ponte era stato sostituito, se si dà credito ad un antico documento del 1837, prima cioè che la strada provinciale arrivasse a Campertogno, nel quale si scriveva del "rifacimento del ponte Brazzaletto".

Ponte di Quare:

Il ponte di Quare ha una storia lunga e tormentata.

Del più antico ponte di Quare, costruito per collegare la vecchia mulattiera (strada regia) sulle due sponde del Sesia, non si ha alcuna documentazione, ma si può presumere che fosse un semplice ponte di legno. Ciò che resta di esso (o dei successivi ponti che lo sostituirono) non resta altro che una parte della muratura dell'appoggio sulla sponda sinistra, ancora visibile a valle del ponte attuale. Ciò che è certo è che il ponte fu più volte ricostruito a causa delle devastazioni dovute alle alluvioni della Sesia.



Ruine del vecchio ponte di Quare, situato a valle del ponte attuale, sul quale passava la *strada regia*

Purtroppo non ci sono documenti adeguati a ricostruire con precisione la storia del ponte. La maggior parte dei dati che seguono sono tratti dalla relazione *Studi, strategie e progetti per un sistema ambientale montano. Programma di ricerca sulla riqualificazione urbana e rurale per la tutela e la valorizzazione del territorio di Campertogno* coordinata da Sergio Ignazio Vitagliani [Vitagliani 2006]

Nel 1834 una devastante inondazione del fiume Sesia distrusse ancora una volta il ponte. Nel mese di settembre si decise di sostituirlo con due ponti in legno, cioè uno sul fiume Sesia e l'altro sul ramo minore di questo.

È del 1840, forse in seguito a un'altra alluvione, fu preparato un progetto di ponte di legno a due campate.

Nell'ottobre del 1846 un'altra piena del fiume travolse nuovamente il ponte: per due anni gli abitanti della frazione Quare rimasero isolati dalla strada di fondovalle e mantennero i collegamenti col paese attraverso le Maggenche.

Nel 1848 fu elaborato il progetto di un nuovo ponte, che prevedeva un unico ponte in legno con pilastro in muratura. Il nuovo ponte era situato leggermente più a valle di quello precedente, sull'unico ramo del fiume Sesia.

Un progetto successivo del 1879 prevedeva la costruzione di un manufatto in travate metalliche con appoggio centrale e assito di legno, collegato alla nuova strada provinciale.

Il ponte a struttura metallica fu sostituito tra le due guerre con un ponte di pietra. Questo, minato e fatto saltare durante la guerra di liberazione, fu sostituito dal ponte attuale.

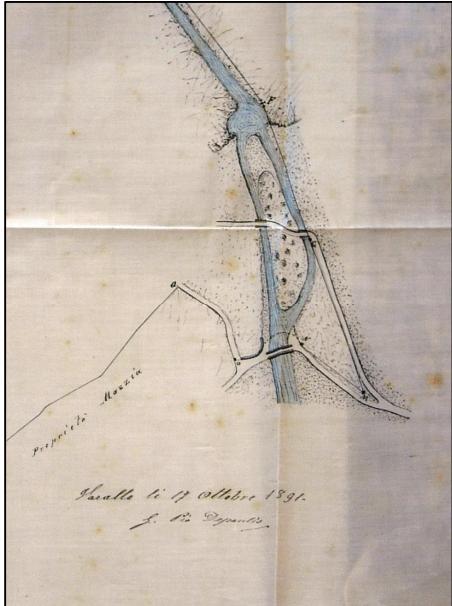
Ponte di Rusa:

Intorno al 1880 fu costruito a nord di Rusa il primo ponte di legno, come è documentato da una fotografia di Andrea Castellan, che risale a quegli anni. Nel 1898 fu anche tracciato un sentiero che collegava la frazione Rusa con la strada provinciale attraverso il ponte di legno. Questo nel 1902 era però *"decrepito e pericoloso"*, per cui si decise di costruire un nuovo ponte ed una strada vera e propria. L'iniziativa fu proposta e finanziata da Giuseppe Mazzia che, emigrato da giovane in Francia era ritornato ricco possidente nella nativa frazione di Rusa. Dopo la costruzione di un ponte provvisorio in legno si affrontò il problema di realizzare un manufatto più duraturo. Il primo progetto, che prevedeva un ponte di ferro, non ebbe seguito. Fu invece costruito un ponte di pietra, progettato dallo stesso Giuseppe Mazzia in collaborazione con Giacomo Ferla, che fu inaugurato con la nuova strada nel 1904.

Per maggiori dettagli si rinvia allo specifico contributo.

Ponte della Villa:

Il ponte della Villa era un ponte sospeso su funi e appoggiato su un supporto centrale inserito nella roccia, che collegava la frazione Villa con la strada per le Maggenche. Alcuni lo chiamavano *"ponte traballante"* per le oscillazioni a cui la sua instabile struttura sottoponeva il passante. Era stato costruito in sostituzione di altri due ponti esistenti un tempo in quel tratto di fiume, di cui non si conoscono le caratteristiche, ma che risultano chiaramente dalla figura allegata (il ponte più a monte era a doppia campata). Il *"ponte traballante"* fu travolto da una piena, probabilmente quella del 1957 e non si provvide successivamente a ricostruirlo.



I ponti che alla fine del XIX secolo collegavano la frazione Villa con la strada vicinale per le Maggenche.
(Archivio di Stato d Varallo)

Ponti della Valle Artogna

Il ponte principale è quello che collega le due frazioni di Otra e Rusa.

Da due manoscritti, che meritano di essere riportati, si può desumere che ripetutamente vennero disposti lavori per consolidare o rifare il vecchio ponte.

10 febbraio 1635: "... In prima li suddetti tutti nominati a nome come di sopra per una parte, et Gio. Batta del qm Giacomo di Aloisio della Rusa di Campertogno per l'altra parte (concordano quanto segue). Primo che verso l'oratorio della S.ma Trinità debba farsi una volta lunga, larga come è il resto dei ponti, et longa spazza doy del Commune di vacuo da uno piede e al altro da boscho item con uno sprone in mezzo da una volta et altra item con pietre tutti piccate, cioè il sprone e la testa item uno spronetto nella parte verso il rivetti de



Il ponte sul torrente Artogna che collega le frazioni di Otra e Rusa.

Gilardi con la sua bissa et il caretto conforme al ponte vecchio item che lo debba far finito alla festa di Santo Giacomo prossimo a veniri, con li patti infratti cioè pagando ogni danno che si patirà non finito in termine soprato... Et che dal altra parte che detti soprannominati sindici eletti o sia Agenti sopra questo sijno tinuti et obligati dar condutta, et portata supra il sito avanta la Cappella della Santiss.ma Trinità sudetta tutta la sabbia, et tutta la calzina che farà al bisogno".

10 febbraio 1754: "... far larcho intiero di larghezza simile a quel picolo che vi resta di già fatto et di fondare l'archò verso matina dove li reduzi di già stati in opera et verso sera di dover spianare la montagna acciò si possino portar bene le pietre intiere senza tante schali e minute et di farli il suo bancone avanti per sino incontro la montagna et sopra il volto meterli fori il suo bordo acciò non possi esser danegiato dal Aqua et di farli il suo muretto che avanzi di sopra il caretto del ponte in altezza di once ventuna di netto sopra detto caretto et che vadi avanti tutto il ponte sino a tutta la picola archata unitamente con obbligo che si daghino loro la calzina con questo che l'archò sia a tondo alquanto sfianchato...".

Dal primo di questi documenti pare di poter rilevare che la piazzola antistante la chiesa della Trinità fosse più ampia e, come si è detto, a livello del sentiero: si era infatti deciso di depositare in quella sede i materiali per la costruzione del ponte. Dall'altro documento risulta la prescrizione per i costruttori di spianare la montagna per portare i materiali "senza tanti schali", forse per sottolineare l'opportunità di evitare la costruzione di impalcature eccessivamente complesse. Il nuovo ponte inoltre avrebbe dovuto essere costruito in modo che "*l'archò sia a tondo alquanto sfianchato*".

Vi sono buoni motivi per ritenere che sia stata di quell'epoca (1754) la sistemazione della strada di accesso, con costruzione di una spalla di sostegno, resa necessaria dalla sopraelevazione rispetto al livello preesistente. Per quelle opere di ristrutturazione la chiesetta e la casa del mulino vennero quindi a trovarsi al di sotto del Piano stradale, nella posizione attuale, che altrimenti, come si è detto, risulterebbe poco comprensibile per i criteri costruttivi di allora.



Il ponte del Campello sul torrente Artogna, travolto dalla piena del 7 Agosto 1978.

Un'altra considerazione interessante deriva dalla lettura dei documenti sopra riportati: essa riguarda la cura con cui la gente della frazione, nelle persone dei suoi rappresentanti, descriveva ai costruttori le caratteristiche del nuovo ponte. Contemporaneamente emergono alcune interessanti indicazioni sulle modalità con cui venivano allora costruiti i ponti, esempio di antica ingegneria che oggi è caduta in disuso e che sarebbe oggi difficilmente realizzabile, anche volendolo.

In Valle Artogna esistevano altri due ponti di pietra, rispettivamente all'alpe Campello e all'alpe Ronchi. Essi sono stati travolti dall'acqua nel corso della piena del 7 agosto 1978. Il primo, fondamentale per raggiungere l'alta valle, fu poi sostituito da una passerella di ferro.

In Valle Artogna esistevano altre due passerelle di legno, rispettivamente all'altezza dell'alpe *Campéll da sótt* e dell'alpe *Cašèra dal Margarìtti*. La prima, in località Resiga, collegava la *Strada Comunale di Artogna*, sulla sponda destra, con la *Strada Vicinale dei Ronchi*, sulla sponda opposta. La seconda, molto rustica, permetteva di raggiungere l'alpe *Vasnèra* dalla Valle Artogna. Entrambe furono asportate dall'acqua. La seconda fu sostituita da una passerella di ferro che a sua volta è stata recentemente travolta.

Molino G. *Campertogno. Vita, arte e tradizione di un paese di montagna e della sua gente*. Edizioni EDA, Torino (1985).

Vitagliani S.I. (a cura di) Studi, strategie e progetti per un sistema ambientale montano programma di ricerca sulla riqualificazione urbana e rurale per la tutela e la valorizzazione del territorio di Campertogno. Torino (2006).