Zeitschrift: Memorie / Società ticinese di scienze naturali, Museo cantonale di storia naturale

Herausgeber: Società ticinese di scienze naturali ; Museo cantonale di storia naturale

Band: 9 (2007)

Artikel: Ponti e strade nel Parco delle Gole della Breggia

Autor: Croci, Martina

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-981635

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

PONTI E STRADE NEL PARCO DELLE GOLE DELLA BREGGIA

di Martina Croci

Il Parco delle Gole della Breggia è attraversato dal fiume da cui prende il nome e divide geograficamente i quattro comuni che lo compongono: Balerna, Castel San Pietro, Morbio Inferiore e Morbio Superiore. La Breggia incide profondamente tutta la Valle di Muggio per poi gettarsi nelle acque del Lago di Como. Nel corso dei secoli, per facilitare il traffico commerciale e nel contempo migliorare le vie di comunicazione, furono eretti diversi ponti, spesso veri e propri gioielli ingegneristici, volti a superare questo «ostacolo» naturale.

DEFINIZIONE DI PONTE

Il ponte, per definizione, è un manufatto per mezzo del quale una via di comunicazione può superare un corso d'acqua, una vallata, una via preesistente, un passaggio disagevole. In senso lato qualsiasi struttura di collegamento viene indicata con questo termine; basti pensare al ponte di una nave, al ponte come «impalcatura provvisoria» oppure al ponte in senso di «prolungamento» di una vacanza.
«Gettare un ponte» indica di fatto l'azione di realizzare un collegamento, un contatto, una relazione.
Nel corso dei secoli l'uomo ha raffinato sempre più le sue tecniche per raggiungere, fra i tanti, anche questo scopo, al fine di migliorare e semplificare la sua esistenza.

Oltre a essere un manufatto di pubblica utilità, il ponte ha anche un significato simbolico: rappresenta il superamento di ostacoli insormontabili; proprio per questo, esso unisce. Nell'immaginario popolare il ponte acquista di conseguenza un significato prominente, tanto da entrare nel mito popolare; l'utilizzazione di tecniche costruttive sempre più complesse veniva infatti spesso attribuita perfino a forze soprannaturali [1] (v. ponti del Diavolo, ecc...).
In altri casi, ai ponti veniva assegnato tradizionalmente il nome di un santo protettore (S. Giovanni Nepomuceno è considerato il patrono dei ponti).
Infine è importante ricordare che il toponimo «ponte» è spesso presente nei nomi dei Comuni ticinesi; vedasi per esempio Ponte Capriasca, Ponte Tresa, Pontegana e la stessa frazione «al Ponte» di Castel San Pietro [2].

La morfologia stessa della valle della Breggia ha sicuramente messo a dura prova chi per primo si occupò di costruire questi manufatti. Pur limitandoci a osservare la conformazione medesima della valle, in particolare partendo dalla Ciüsa e salendo verso i comuni di Castel San Pietro e Morbio Superiore, ci rendiamo conto di quanto possa essere stato difficile realizzare delle opere di ingegneria civile, sospese a diversi metri dall'acqua, con le competenze tecniche che non erano di sicuro quelle del giorno d'oggi.

IL SISTEMA VIARIO

Prima di parlare dei ponti si rende necessario spendere due righe sullo stato delle strade.
La rete stradale attuale è essenzialmente opera della Repubblica del Cantone Ticino. Durante l'Ottocento vennero infatti risistemate e ricostruite le strade di circolo, defini-

Fig. 1 – Le Gole della Breggia.

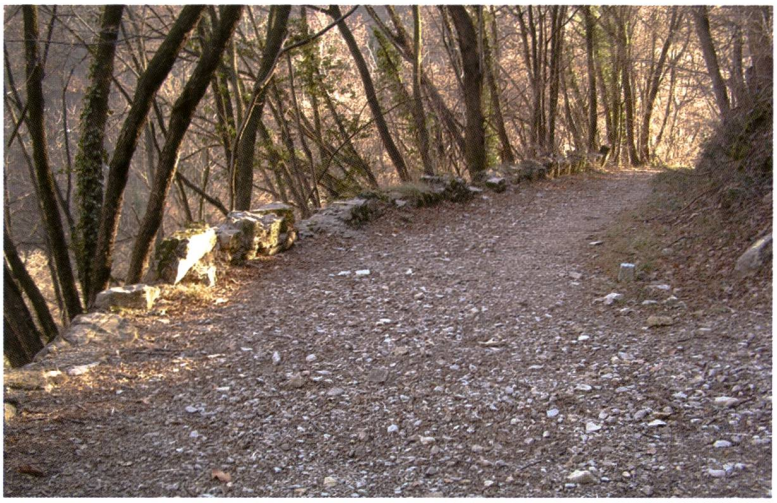

Fig. 2 – La strada che dal Punt da Canaa porta a Castel San Pietro: in alcuni tratti, i lavori di ripristino hanno portato alla luce una bella cunetta selciata per il convogliamento dell'acqua piovana.

te poi «cantonali». Nel Mendrisiotto, Valle di Muggio compresa, la costruzione di questo sistema viario prese avvio nel 1818 (a titolo esplicativo la strada circolare Castello - Morbio Superiore venne ampliata nel 1820-22 per un costo totale di fr. 12'719.29) [3].
Dopo il periodo romano, a partire dalla fine del VI secolo, furono i Longobardi a occupare, organizzare e segnare il territorio. La suddivisione amministrativa da essi introdotta è di particolare interesse: per sei secoli la Valle di Muggio fece infatti parte della contea accentrata su Castelseprio, che comprendeva anche la Val d'Intelvi, ciò che deve aver favorito l'intensificarsi degli spostamenti lungo la Breggia, fenomeno che è proseguito, in maniera sempre più diffusa, durante l'epoca bassomedievale.
Lo scopo delle nuove strade cantonali era quello di sostituire le vecchie strutture viarie costituite da mulattiere e manufatti con un campo di poco superiore a quello di un normale sentiero pedestre, a volte appena segnato dal transitare dell'uomo. Anche le strade definite «regine» non oltrepassavano generalmente i 2.50-3.00 m di larghezza. Per questa ragione, con l'aumentare del traffico di merci e di persone e con il crescere degli scambi commerciali tra le varie località, la comunità necessitava di una rete stradale che potesse sopportare i suoi crescenti bisogni.

La medesima situazione si riproponeva quindi con i ponti; anticamente molti fiumi dovevano essere passati a guado poiché non vi erano infrastrutture adeguate per superarli (un esempio è il guado del Murnée, sull'antica mulattiera tra Morbio Inferiore e Castel San Pietro, riportato anche nella mappa catastale ottocentesca del comune di Castel San Pietro - 1861) e quando queste esistevano, erano costruzioni in legno e pietra spesso instabili e pericolanti.
Al giorno d'oggi, per oltrepassare i cosiddetti «ostacoli» si erigono ponti mantenendo inalterato, per questioni di comodità, il livello della strada e possibilmente della direttrice [4].

In tempi antichi la necessità preminente era quella di avere un percorso funzionale che doveva però essere poco dispendioso dal lato delle risorse finanziarie e umane. Per queste ragioni i ponti venivano costruiti scegliendo il punto in cui le sponde erano il più vicine possibile. Per raggiungerli si dovevano percorrere semplici sentieri fino al fondovalle.

La necessità di superare delle barriere naturali andava quindi di pari passo con la costruzione di vie di comunicazione più ampie per adattarsi ai nuovi bisogni della comunità.
In tempi antichi la costruzione e la manutenzione di strade e ponti erano affidate alle comunità locali che dovevano regolarmente verificare lo stato dei manufatti, custodirli e mantenerli agibili. Chiesi [5], citando un documento del 1335, scrive:
«La castellanza di Castel San Pietro insieme con Balerna deve riattare e tenere riattata la strada dal ponte della Roda di Chiasso fino al ponte sul Raggio; inoltre deve riattare e tenere riattati 2/3 del ponte sul Raggio. La castellanza di Castel San Pietro, insieme con Balerna, deve riattare e tenere riattata la strada per la quale si sale a Gorla, su tutto il territorio che si estende tra la castellanza e Mendrisio. La medesima castellanza di Castel San Pietro assieme a Balerna deve riattare 2/3 del ponte della Pioda di Chiasso».
Mentre Ortelli-Taroni [6] scrive *«1759: si fa vicinanza per trattare di comodar le strade dove sono guaste... si risolve di farle una volta a giornata (tutta la comunità) in tutte le case dove ci sono uomini tanto presenti come assenti <che devono> mandare un uomo, eccetto solo le povere case dove non ci sono omini si tollerano a venir a mandare una donna».*

I PONTI DEL PARCO

I ponti rilevati all'interno del Parco delle Gole della Breggia sono i seguenti:

- Il ponte del Ghitello tra Balerna e Morbio Inferiore (poi demolito per far posto a un nuovo ponte in cemento).
- Il ponte «dala Bira» (l'antico ponte in legno è stato sostituito da uno in ferro)
- Il ponte «dala Ciüsa».
- Il ponte in Val dala Magna (toponimo di origine longobarda).
- Il ponte in Val di Bicc; ricostruito poi in legno al posto dell'originario in pietra.
- Il ponte di Farügin (ricostruito in legno)
- Il ponte di Canaa.
- Il ponte in ferro del 1912 (demolito nel 1998 per essere sostituito dal ponte attuale in cemento).

Purtroppo la carenza di notizie storiche concernenti questi manufatti non permette uno studio approfondito di tutti i ponti. Le strutture più importanti dal punto di vista storico e che verranno analizzate in questa occasione (in ordine geografico) sono le seguenti:

- Il ponte del Ghitello.
- Il ponte del Farügin.
- Il ponte da Canaa.
- Il ponte in ferro del 1912.

Il Ponte del Ghitello

Di tutti i ponti che si trovano all'interno del Parco, è quello più documentato storicamente. Il ponte permetteva agli abitanti della sponda sinistra che percorrevano l'antica via Regina di raggiungere i paesi di Coldrerio, Villa e Balerna.

L'Antognini [7], citando lo Schäfer, scrive: «Ponte sulla Breggia 1482 giugno 25 (archivio di Milano), l'arciprete di Balerna si lamenta che il ponte sia rovinato *'per negligentia de li homini quali siano obligati et solitifare esso ponte'*».

Nel catalogo dei documenti intitolato «Per l'Istoria della prefettura di Mendrisio e pieve di Balerna» a cura del sac. Edoardo Torriani, tratto dall'archivio Torriani di Mendrisio, si possono leggere diverse notizie riguardanti il ponte del Ghitello:
«Anno 1558: ordine a quei di Balerna e Morbio Sotto di fare un ponte sulla Breggia» [8].
E ancora: *«anno 1590: il nostro lanv. Schwarzenbach ed Aloigi d. Torre, arciprete di Balerna, delegati dalla superiorità elvetica di scegliere un luogo adatto per gettare il ponte sulla Breggia, tra Morbio e Balerna, scelgono il luogo vicino al mulino di Scovanile (Ghitello)»* [9].

È noto che la Breggia era spesso soggetta a piene e che il livello dell'acqua cambiasse in maniera repentina. Ancora oggi, infatti, è alquanto impressionante vedere la Breggia dopo un temporale; ciò è dovuto alla ripidità dei versanti del bacino imbrifero che convogliano velocemente l'acqua meteorica all'asta principale del fiume. In determinate situazioni meteorologiche, le precipitazioni possono raggiungere intensità elevate che fanno aumentare rapidamente la portata e rendono il fiume pericoloso.
È probabile che in passato parecchi ponti, in special modo quelli costruiti vicino alla superficie dell'acqua, siano stati danneggiati o travolti dal fiume in piena.
Un'altra citazione risale all'anno 1576:
«avendo il ns. landv. Wylderich, di Untervalden, intimato ai plebani di Balerna, Mola di Coldrerio, e Carabelli di Morbio Sotto, sotto pena di 200 scudi d'oro, d'Italia, di rifare un ponte sulla Breggia, tra Balerna e Morbio Sotto [...], i detti plebani chiesero proroga d'un mese per il Ponte della Breggia e ciò fu accordato loro» [10].

Il ponte del Ghitello fu demolito negli anni Sessanta per far posto ad un nuovo manufatto in cemento, in occasione dei lavori per la costruzione della camera di deposito della Breggia.

Il ponte del Farügin

È forse il ponte più antico di quelli che si conservano all'interno del Parco. In una pergamena del 1426 conservata presso l'Archivio di Stato è citato il toponimo «al Ponte» che starebbe a indicare proprio questo manufatto. Inoltre, l'importanza del tracciato storico che da Morbio Superiore portava a Castel San Pietro e viceversa, è attestato nel '500 come unico punto di attraversamento del fiume (anche noto come «strada di S. Pietro»).
Il ponte del Farügin è collocato presso il Buzún dal Diávul, proprio sotto la collina di S. Pietro, in una zona impervia e franosa. Domina, a circa 35 metri sopra il fiume, la parte più stretta delle Gole della Breggia [11].

Fig. 3 – Il vecchio ponte del Ghitello, distrutto nelgli anni '60 per far posto alla diga di contenimento di materiale portato dalla Breggia.

L'antico tracciato che, raggiunto il versante di Castel San Pietro si fa erto e scosceso fino a raggiungere la sommità della collina, venne praticamente abbandonato a causa della sua pericolosità (anche se servì a lungo quale accesso diretto al cosiddetto «Prato delle Streghe», appena a monte del Farügin) per essere sostituito dal sentiero che, passando sul ponte di Canaa, permetteva di raggiungere Castel San Pietro, rispettivamente Morbio Superiore, con minori difficoltà e soprattutto con l'opportunità di trasportare la merce su carri trainati da animali [12].
Pare che tale nome gli sia stato affibbiato a causa della presenza in zona di una bolla d'acqua, che «fa ruggine» [13].

Fig. 4 Il ponte del Farügin, particolare della spalla sinistra in pietra naturale del vecchio ponte e la nuova spalla in cemento che sostiene l'attuale ponte in legno costruito nel 2000.
La scatola bianca appesa sotto il ponte è l'alloggiamento per un termometro.

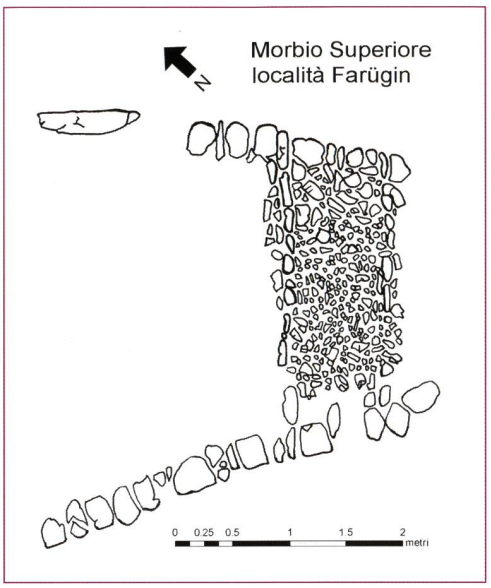

Fig. 5 (sopra) – Il selciato all'imbocco del ponte del Farügin, sulla sponda sinistra.

Fig. 6 – (a destra) Il rilievo del selciato.

Fig. 7 (a lato)– La guardiola.

Il ponte è stato totalmente ricostruito nel 2000. La nuova realizzazione è una struttura in legno sospesa che poggia sulle antiche spalle in pietra, probabilmente appartenenti alla struttura originaria. Prima della ricostruzione del ponte è stato possibile rilevare e disegnare parte dell'antica strada selciata che, proprio grazie all'antico ponte, conduceva alla Chiesa Rossa di Castel San Pietro. È essenziale ricordare che questo tracciato è considerato di importanza nazionale nell'Inventario federale delle vie di comunicazione storiche della Svizzera.

Sul lato sinistro del selciato è stata rilevata anche una guardiola.

Fig. 8a/b – Il ponte del Farügin in estate e in autunno.

Fig. 8c – Il ponte del Farügin in inverno.

Il ponte di Canaa

Ul punt da Canaa viene così chiamato perché da qui partiva il canale di alimentazione del vicino mulino [14].
Si tratta del «vecchio» ponte ad arco che collega Castel San Pietro con Morbio Superiore. Venne costruito per evitare il tracciato che portava al ponte del Farügin, impervio e franoso.

Alcune notizie scritte riguardanti questo ponte si possono leggere nel documento conservato presso l'archivio Torriani di Mendrisio, intitolato «Per l'istoria della prefettura di Mendrisio e pieve di Balerna» [15] che dice: «*Anno 1720 – avendo i plebani fulminato ordine ai Comuni di Castello e Morbiosopra, di risarcire il minacciante ponte detto di S. Pietro sulla Breggia, questi ricorrono al landvogt domandando sospensione di quell'ordine sino a causa cognita, essendo, per antico uso, riservata la spesa pro rata, anche agli altri Comuni*»
Pare che il ponte fosse quindi già in cattive condizioni durante il primo quarto del XVIII sec. Altre fonti indicano che venne poi ricostruito in pietra nel 1762; fu infatti in quell'anno che la comunità si rivolse allo stuccatore Francesco Pozzi, per trattare con il comune di Morbio Superiore e per decidere se il nuovo manufatto dovesse venir (ri)costruito in legno o in materiale diverso, poiché l'antica struttura lignea era ormai in stato indecente [16]. Con l'ampliamento della strada di circolo nel 1820-22 il tratto settecentesco dovette essere adattato alle nuove esigenze; venne infatti aumentato il calibro del tracciato con la costruzione di nuovi muri di sostegno e di conseguenza venne potenziato anche l'arco del ponte.

Fig. 9 – Il ponte di Canaa.

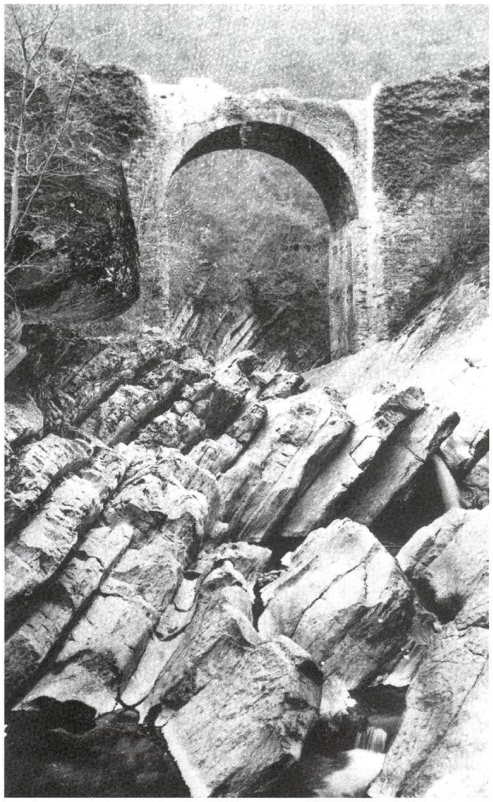

Fig. 10 – Il ponte di Canaa Prima del restauro. (tratto da «Terra Ticinese» Il Parco della Breggia, 1991, pag. 8)

Fig. 11 – Durante i lavori di restauro del ponte di Canaa, ottobre 1994.

Fig. 12 – Il ponte restaurato, 1995.

Fig. 13 (in basso a destra) – In pochi anni la vegetazione si è di nuovo impadronita della struttura muraria del ponte.

Il ponte è stato restaurato tra il 1993 e il 1995: nel dicembre del 1993 è stato eseguito un primo intervento con lo scopo di consolidare la spalla del ponte dal lato di Morbio Superiore. A partire dal mese di marzo del 1994, dopo il crollo di buona parte della spalla sul lato di Castel San Pietro si sono iniziati i lavori veri e propri di restauro con la costruzione di un robusto elemento di sostegno in calcestruzzo armato fissato alla roccia (lato Morbio Superiore) al quale poter ancorare il piedritto dell'arco, ormai deformato nella parte inferiore. Alla parete verticale sono state fissate delle nervature d'ancoraggio dello sperone in pietrame usando la tecnica «a secco» con malta di retromuro. In questo modo si sono potute impiegare pietre più piccole e conseguentemente il lavoro si è rivelato meno oneroso dal punto di vista finanziario.

Calcestruzzo e cemento sono stati utilizzati al posto della malta per rendere la struttura più robusta, sia rivestendo l'estradosso dell'arco con un manto di cemento armato di 20 cm di spessore, sia rafforzando la spalla sul lato di Castel San Pietro.
In generale le parti in muratura a vista sono state ricostruite a secco per conservare il carattere originarioe del ponte e dei muri delle strade di accesso [17].

Il ponte in ferro

Chiamato dai locali proprio «ul punt da fèrr»; costruito nel 1912 su progetto di M. Galli; raggiungeva 79 metri sul livello dell'acqua ed era lungo 111 metri.

Venne demolito per far posto nel 1997 alla costruzione del nuovo ponte in cemento a due corsie che si percorre tutt'oggi.

La particolarità di questo ponte era quella di essere stato costruito senza ponteggi, a mezzo della tecnica «Cantilever» del montaggio in aggetto, nata attorno al 1880 e perfezionata con la costruzione del famoso Firth of Forth presso Edimburgo.

Con questa tecnica è la struttura stessa della trave reticolare in costruzione a fungere da ponteggio mentre la costruzione avanza simmetricamente da una parte e dall'altra delle pile fino a chiudere la campata.

«Questo ponte rappresenta l'unico esempio in Svizzera di trave a travatura reticolare parallela combinata con correnti inferiori ricurvi verso gli appoggi. Non è da escludere che la volontà progettuale di formare un arco a sesto ribassato sia stata elaborata in riferimento diretto alle forme degli archi dei porticati e delle logge ticinesi» [18] (Torricelli, 1987).

Il ponte venne demolito principalmente per due ragioni: innanzitutto non lo si riteneva più sicuro; la piattabanda era in cattivo stato di conservazione e necessitava interventi urgenti; inoltre, sempre dal punto di vista della sicurezza, mancavano sia un marciapiede sia un parapetto sufficientemente alto per la tutela dei pedoni. Pare inoltre che il vecchio ponte non fornisse la necessaria garanzia di sicurezza statica in previsione di un aumento del traffico; un'espansione della rete stradale (a due corsie) non sarebbe mai stata fattibile [19]. Fu così sacrificato un pregevole manufatto che avrebbe avuto un posto di rilievo nella storia dell'archeologia industriale del Cantone Ticino.

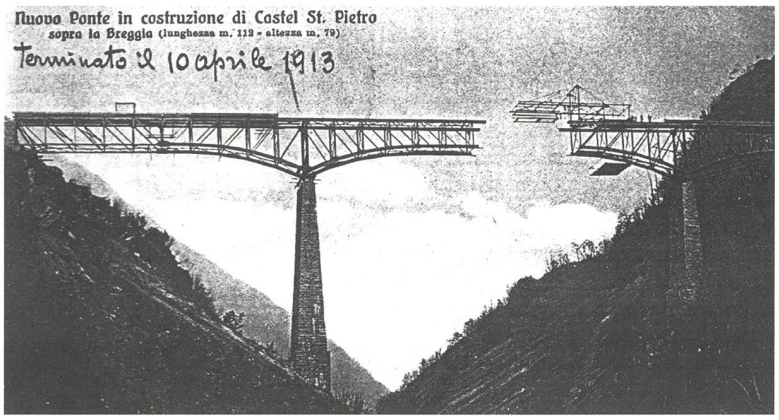

Fig. 14 – Il ponte in ferro, foto del 1913.

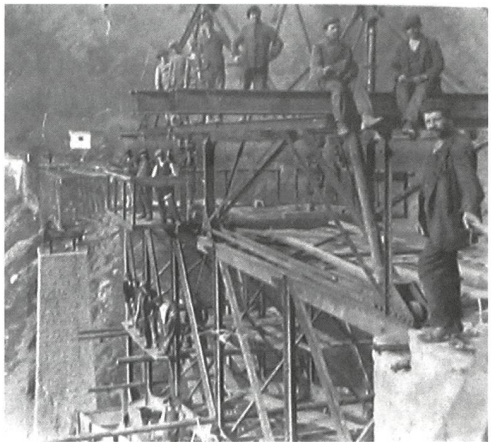

Fig. 15 – Gli operai durante la costruzione del ponte.

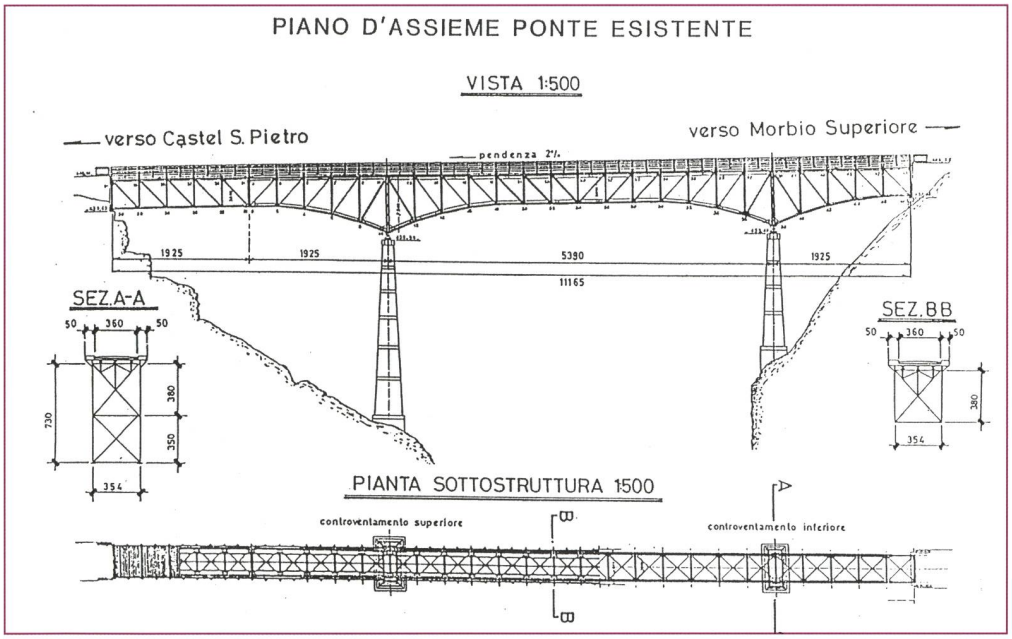

Fig. 16 – Piani del ponte in ferro.

CONCLUSIONI

Altri manufatti degni di nota, nelle vicinanze del Parco delle Gole della Breggia, sono il «Ponte in sasso», nei pressi del Mulino di Bruzella e il ponte in ferro che, all'imbocco della Valle della Crotta, unisce ancora i Comuni di Bruzella e Cabbio. Quest'ultimo è stato affiancato da una nuova struttura in cemento sulla strada cantonale, ma il vecchio ponte è ancora visibile.

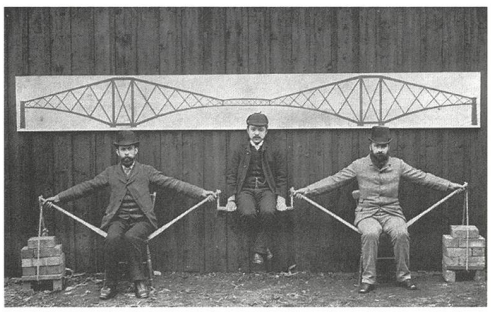

Fig. 17 – La tecnica Cantilever.

Ringraziamenti

Ringrazio mio padre, Piermario Croci, per l'attenta rilettura, Giulio Foletti per gli importanti suggerimenti.

Bibliogafia

[1] Colombo M. 2006. *I ponti rurali in Ticino.* Le vie di comunicazione storiche nel Cantone Ticino. USTRA. IVS, Berna, pp. 30-33.
[2] Mondada G. 1981. *Ponti della Svizzera italiana.* Società ticinese per la conservazione delle bellezze naturali ed artistiche. Lugano, pp. 7-9.
[3] Galli A. 1937. *Notizie sul Cantone Ticino.* Volume II, Istituto Editoriale Ticinese, Bellinzona, p. 919.
[4] Camponovo O. 1958. *Sulle strade regine del Mendrisiotto.* Lugano.
[5] Chiesi G. 1991. *Il Medioevo nelle carte, documenti di storia ticinese e svizzera dalle origini al secolo XVI.* Edizioni dello Stato. Bellinzona, p. 102.
[6] Ortelli Taroni G. 1994. *Castel San Pietro: storia e vita quotidiana.* Edizione della Società svizzera per le tradizioni popolari, Basilea, p. 35.
[7] Antognini I. 1958. *Pagine di storia chiassese.* Volume I. Chiasso, p. 77.
[8] Torriani E. (sac) 1901. *Catalogo dei documenti per l'istoria della prefettura di Mendrisio e pieve di Balerna dall'anno 1500 circa all'anno 1800.* In Bollettino storico della Svizzera italiana (BSSI), p. 69.
[9] Torriani, op. cit., p. 159.
[10] Torriani E. (sac) 1905. *Catalogo dei documenti per l'istoria della prefettura di Mendrisio e pieve di Balerna dall'anno 1500 circa all'anno 1800.* In Bollettino storico della Svizzera italiana (BSSI), p. 95.
[11] Janner F. 1989. *Tracce di storia.* Terra ticinese: il Parco della Breggia, pp. 24-28
[12] Colombo M, Bellini G. 2003. *Inventario delle vie storiche della Svizzera.* (IVS). Berna. (Tracciato TI 2381).
[13] Lurati O. 1983. *Natura e cultura nei nomi di luogo di Castel San Pietro e del Monte Generoso.* Comune di Castel San Pietro, p. 68.
[14] Lurati O. op. cit. , p. 91.
[15] Torriani E. (sac) 1902. *Catalogo dei documenti per l'istoria della prefettura di Mendrisio e pieve di Balerna dall'anno 1500 circa all'anno 1800.* In Bollettino storico della Svizzera italiana (BSSI), p. 161.
[16] Martinola G. 1973. *Notizie per la chiesa di Castel San Pietro.* In Bollettino storico della Svizzera italiana (BSSI), p. 107.
[17] Archivio dell'Ufficio dei beni culturali (servizio monumenti).
[18] Torricelli A. 1987. *Il ponte di Castello.* Il nostro paese.
[19] Archivio dell'Ufficio dei beni culturali (servizio monumenti).

Immagini

Autore figg. 4-7 e 17, P. Croci fig. 14,
F. Gianola figg. 1, 8abc, 9, 13 e 18a,
Comune di Morbio Superiore fig. 15,
Archivio Parco figg. 3, 10-12 e 16.
F. Spinedi figg. 2 e 18b.
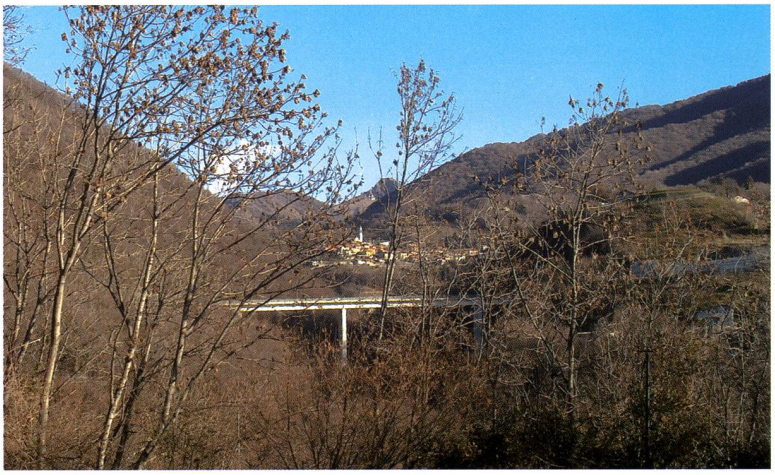
Fig. 18a/b – Il nuovo ponte di cemento armato che collega le due sponde della valle tra Castel San Pietro e Morbio Superiore.