

## Il ponte della Torretta

Nella Lombardia sforzesca che aveva visto operare nelle imprese d'ingegneria idraulica il genio di Leonardo, tra le ben costrutte opere spiccava il Ponte di Bellinzona fatto erigere dal duca Ludovico il Moro: «turribus repletum et totius Lombardiae pulcherrimum». Proprio questo aspetto turrito tramandò nel tempo, e fino a noi, la denominazione di Ponte della Torretta. Ma questa meraviglia visse integra solo qualche decennio, ch  nel 1515 uno dei leggendari disastri provocati dalla famosa «buzza» di Biasca che ruppe fino alla foce del Ticino e nel Verbano fu la distruzione del Ponte sforzesco. Il cataclisma fu tale che cadde in proverbio e le scene di terrore e di rovina furono tali che vissero nei racconti e si fissarono nella fantasia. Basti guardare l'incisione, che rappresenta appunto il gorgo d'acqua che travolge il ponte bellinzonese e gli argini e con essi macigni e piante, gente e case, che illustra la «Schweizerische Chronik» del riformatore e pastore zurighese Johannes Stumpf, umanista e storico, stampata nel 1547-48.

Si potrebbe pensare che si dovesse procedere subito alla sua ricostruzione. Invece i nuovi padroni giunti freschi nei loro baliaggi meridionali lo lasciarono intatto nella rovina fino alla fine della loro dominazione e fu compito del nuovo Cantone di ricostruirlo. Perch  questo abbandono, quali disegni politici o strategici lo giustificavano? È difficile spiegarlo. Sta comunque che il Ponte della Torretta per taluni sembrò quasi un simbolo della progressiva apatia in cui queste terre entrarono per secoli e la decisione del nuovo Cantone di ricostruirlo l'opposto simbolo di rinascita e d'impegno. In effetti questo delicato nodo che poteva ostruire o agevolare le comunicazioni tra Bellinzona e Locarno rivestiva un'importanza decisiva per mantenere prospera e popolosa quella Locarno che per tanto tempo lo era stata. Naturalmente questa non fu che una concausa della decadenza della citt .

La ricostruzione del Ponte della Torretta era dunque nella politica ticinese delle strade e delle comunicazioni una necessit  e s'inseriva nell'ampio disegno viario che comportava per il cantone uno sforzo finanziario ingente. Con la strada del Ceneri, la correzione dei tratti disagiati della strada di Leventina (ma dappertutto s'imponvano interventi), la questione del Ponte della Torretta diveniva agli occhi di tutti prioritaria. Era forse una delle questioni viarie meno controverse mentre altri interventi suscitavano proteste e amarezze perch  sembrava di avvertire la preponderanza di ragioni politiche che erano poi quelle di regioni che avevano maggior peso nel governo e in parlamento. Anche questo aspetto della politica cantonale rivela come fosse difficile mediare i legittimi interessi e in definitiva fare l'unit  del paese. Il leventinese padre Angelico, nei suoi *Leponti*, aveva perci  accenti polemici trattando delle strade e sottolineava come per esempio il distretto di Lugano e in generale il Sottoceneri, regioni politicamente pi  forti, imponessero il ripristino e la costruzione di strade laterali a scapito delle grandi vie di comunicazioni. Lo stesso landamano della Svizze-



22 J.M.W. Turner (1775-1851), *Il ponte della Torretta in pieno scacco*, ca. 1842 (London National Gallery)



23 Ugo Clivio (1887-1970), *Il sig. Guido Pavesi*

and. e Francesco de Sano,  
 Di Sottoceneri Pavesi  
 G. S. G. S. G.  
 Il governo di Sosp.  
 D. Pavesi

TABELLA

della rete di Pavesi da luglio al mese di Aprile

Descrizione	Importo (L.)	Importo (S.)
Per ogni Stato nuovo e Cantone di altre Province.	1	11
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	2	10
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	3	9
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	4	8
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	5	7
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	6	6
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	7	5
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	8	4
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	9	3
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	10	2
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	11	1
Per ogni Stato nuovo ed ex Cantone, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno, che si unisce al Cantone di Locarno.	12	0

1844-1845 per Pavesi

24 Tabella della rete di Pavesi decisa dal Consiglio di Stato, Bellinzona 16 novembre 1844

ra, a nome dei cantoni confederati, sollecitava il miglioramento delle grandi arterie. Ma sul Ponte della Torretta, «dispendiosissimo», si doveva pur essere tutti d'accordo. Infatti, esso venne ricostruito tra il giugno 1813 e l'agosto 1815.

Il Piccolo Consiglio interpellò in un primo tempo, dopo che Francesco Meschini aveva declinato l'incarico, l'ingegnere Prospero Franchini, di famiglia originaria di Mendrisio, nato a Como nel 1774, prima ingegnere di prefettura del Dipartimento del Lario, riconfermato in quelle funzioni dagli austriaci e più tardi direttore generale delle pubbliche costruzioni in Lombardia. Uomo di solida preparazione professionale e di solida cultura non soltanto ingegneresca, elaborò un «tipo» o progetto che venne accolto molto favorevolmente dall'autorità soprattutto per le garanzie di solidità che presentava. Ma forse perché troppo dispendioso, venne in pratica abbandonato, anche se suggerimenti derivati da quel progetto, soprattutto per ciò che riguardava la fondazione e l'erezione dei piloni portanti, furono tenuti presenti nel progetto successivo e definitivo che fu opera, con la direzione e la responsabilità dei lavori, di Giulio Pocobelli. Giulio Pocobelli era nato a Melide nel 1766, ed aveva operato come ingegnere in Piemonte. Apparve sulla scena politica ticinese nel febbraio del '98 quando divenne capitano dei «volontari rossi» a Lugano; entrò nel governo provvisorio luganese, e in seguito fu membro del Gran Consiglio e del Consiglio di Stato. Nelle milizie ebbe il grado di colonnello.

Nella sua attività professionale bisogna segnalare la costruzione del Grand Pont a Friburgo nel 1826, e prima, della strada del Ceneri (1805), e tra il '18 e il '19 di quella del San Bernardino dal confine ticinese a Coira, per cui ebbe la cittadinanza onoraria grigionese. Le autorità cantonali che seguivano da vicino l'attuazione del progetto Pocobelli intervennero con suggerimenti; finalmente il ponte risultò solidamente piantato su grossi piloni e dieci arcate, al punto che pareva rinnovare l'antico splendore dello storico manufatto a piena rispondenza della «sovraia soddisfazione» dell'autorità e della popolazione. Il Francini lo descrive così: «Ha 10 archi della luce o corda di 18 metri: le pile sono grosse metri 3 circa, ma un po' basse, e un po' corti i parti-acqua: la lunghezza del ponte, metri 209.70: costò circa 5mila luigi». L'erario cantonale sosteneva in definitiva tutto il peso finanziario dell'impresa, anche se i comuni interessati, particolarmente Bellinzona e Locarno, sovvenivano con prestiti che poi furono rimborsati, come ricorda anche il Francini, e si offrivano a fornire mano d'opera gratuitamente soprattutto nell'intento di accelerare i lavori. Ma s'incontrarono di certo non poche difficoltà derivate anche dal fatto di toccare proprietà private o dalle condizioni stesse in cui i lavori si svolgevano, tanto che il Pocobelli dovette chiedere che essi fossero nottetempo presidiati da guardie, stante la continua sottrazione furtiva di materiale.

Le spese per la politica viaria incombevano sulle casse cantonali, le quali dovevano trovare fonti di finanziamento. Naturalmente si era generalmente ricorso all'aumento delle imposte (sul sale, sul vino, sui grani) e questi balzelli, «abbenché indispensabili», rimanevano impopolari, così come la continuazione e l'aggravio dei dazi e dei diritti di ponteggio. Essi vennero applicati subito anche al nuovo ponte, non senza complica-

zioni, come ricorda Giuseppe Pometta, perché comuni toccati dall'opera, per esempio Montecarasso, non potevano più percepire i pedaggi che prima della ricostruzione percepivano: situazione complicata anche dal fatto che erano venuti meno i dazi del soppresso porto a valle del ponte, e si conteneva sul passaggio delle «ceppaie» di legname in flottazione sul Ticino.

E la torretta che aveva assicurato la tradizionale denominazione quale sorte subiva? Il Pocobelli l'aveva conservata, ma non serviva, anzi diventava pericolosa perché si era ridotta, ed è testimonianza anche di Agostino Bonzanigo nei suoi *Ricordi*, a «covo di briganti», «asilo di malviventi che infestano e perturbano purtroppo di sovente il paese e passeggeri». Diruta, «smantellata affatto di coperto», era pronta per la demolizione. Scompariva così un elemento residuo di quel complesso monumentale che non solo s'integrava nel manufatto e soprattutto rimaneva, sia pure manomessa e rimaneggiata, la sola vestigia dell'antico ponte di Ludovico il Moro; costituiva inoltre un punto di riferimento particolare dell'iconografia bellinzonese e di un paesaggio che ha affascinato tanti artisti e viaggiatori. E basti ricordare gli acquerelli e i disegni del grande pittore inglese J. M. William Turner, che tra il 1842 e il '43 tracciava una serie di immagini bellinzonesi di grande bellezza, tra cui il ponte sul Ticino, visto qui nella riproduzione dalla sponda di Montecarasso con il borgo: luci e «poche macchie di colore... Il ponte sul Ticino, a destra, sembra 'inventato', nel suo taglio prospettico, e nella preminenza dei suoi significati di linea, di massa, di luce, di senso (l'opera dell'uomo), tanto è 'necessario' alla visione degli azzurri trasparenti delle masse del colle di San Michele e della superba grandiosità della montagna di Daro sfumata negli ori e nei grigi del cielo». Il Ponte della Torretta scomparve definitivamente con la costruzione dell'autostrada nella primavera del 1970.

«La frequenza di torrenti e ruscelli, soggetti a crescere rigogliosi ed a straripare in tempo di piena, rende indispensabile un gran numero di piccoli e grandi ponti». Lo notava il Francini che ricorda nel complesso gli interventi su questo particolare aspetto della viabilità. Dopo aver citato il Ponte della Torretta, si affrettava a citare il ponte sulla Maggia tra Locarno ed Ascona «ancora più importante: le pile molto alte e 11 arcate di metri 18: le arcate e le spalle formano un rettilineo di 311 metri: a pena ridotto al suo compimento fu distrutto dalla piena del 1817: costò tra l'una e l'altra volta circa 10 mila luigi». Anche nel costo raddoppiava il ponte bellinzonese, secondo il Francini, che ancora cita il ponte di Cevio e spezza una lancia, che era poi il «voto di molti», per un ponte «dalla punta di Melide alla sponda di Bissone», ancorché con l'augurio che «far si possa senza troppo enorme sacrificio», giusta le sue vedute sul rigore da praticare nella gestione finanziaria. Così si aprono lo spiraglio e il necessario richiamo ad una delle grandi opere dei decenni seguenti.

Stefano Francini, *La Svizzera Italiana*, Lugano 1837-40. (Nuova edizione, Lugano 1971).

Angelo Somazzi, *Brevi cenni sulla vita e le opere di Giulio Pocobelli di Melide*, in «Il Cattolico della Svizzera Italiana», Lugano 1864.

Giuseppe Martinola, *L'ingegner Prospero Franchini*, Bellinzona 1971.

Fausta Calzascia, *Le strade ticinesi nel periodo 1803-1816. Alcuni aspetti del problema viario e delle costruzioni stradali*. (Dattiloscritto). Chiasso 1974.

Giuseppe Pometta, *Il Ponte della Torretta*, in *Briciole di storia bellinzonese*, vol. I, Bellinzona 1977.

Piero Bianconi, *I ponti rotti di Locarno*, Locarno 1973.

Virgilio Gilardoni, *Iconografia bellinzonese*, Bellinzona 1964.

*Luci e figure di Bellinzona*, a cura di Virgilio Gilardoni, Bellinzona 1978.