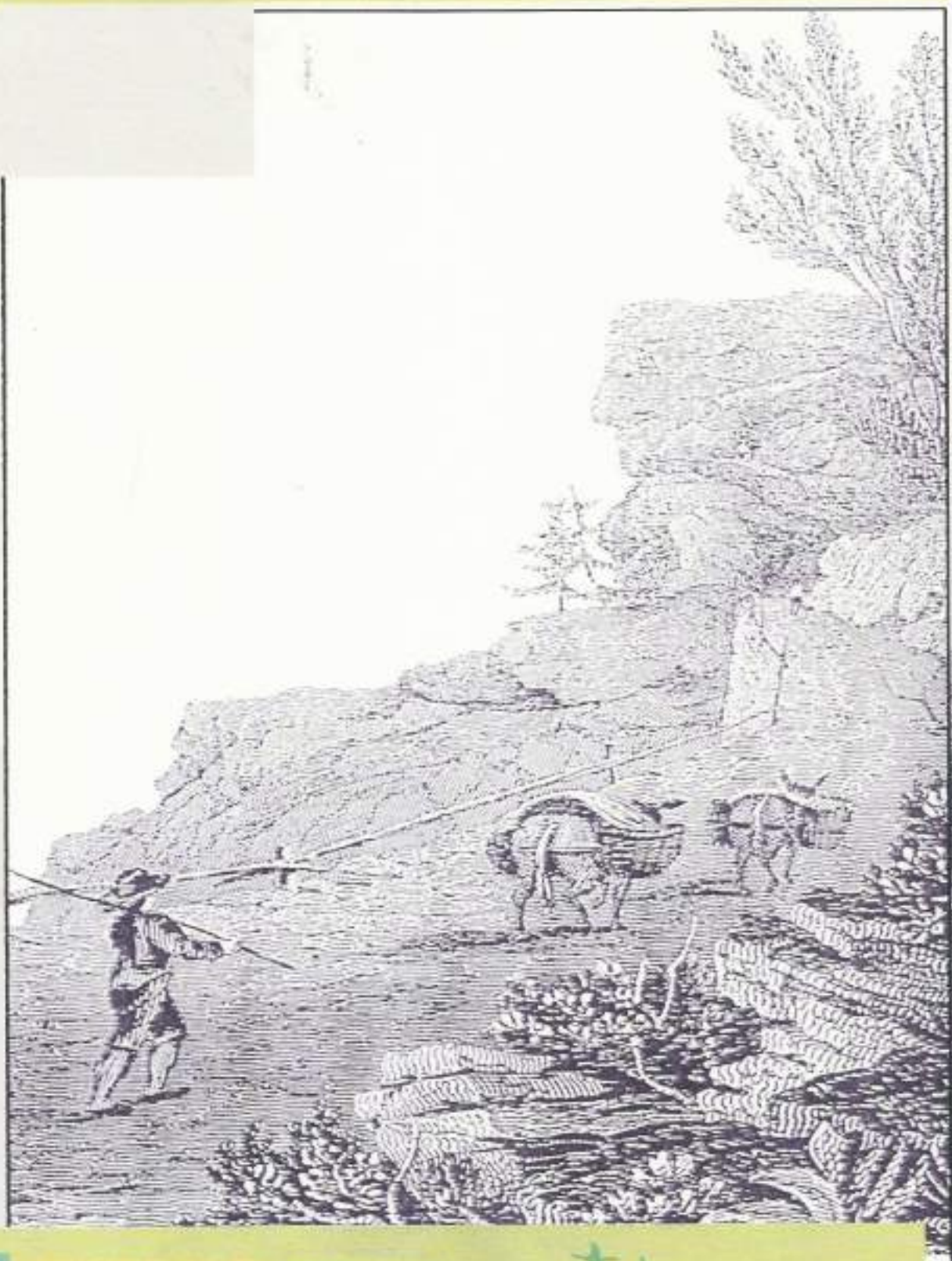


RACCOLTA RELAZIONI



ITINERALP INTERREG II

Iniziativa comunitaria di cooperazione transfrontaliera per la valorizzazione del turismo escursionistico.
Gemeinschaftsinitiative für die Zusammenarbeit zwischen Grenzgebieten und die Aufwertung des Ausflugswesens.

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ITINERALP: vie storiche attraverso le Alpi

Piano di idee

per la creazione di iniziative di valorizzazione
e promozione delle vie storiche dell'Ossola

Ambito: Storico - progettuale
a cura di Arch. Redeo Cominoli e Geom. Aldo Banchini
settembre 2001



REGIONE
PIEMONTE



Unione Europea



Comune di Domodossola

INTERREG II

Iniziativa comunitaria di cooperazione transfrontaliera per la valorizzazione del territorio escursionistico
finanziamento Regione Piemonte con fondi CEE Coordinamento Comune di Domodossola

Dal progetto alla realtà

Superata la fase preliminare che ci ha visti impegnati nella realizzazione di un impianto progettuale che potesse diventare l'asse portante e filo conduttore per le operazioni connesse al recupero funzionale dei tracciati, ci si appresta dover tradurre sul terreno ciò che fino ad ora ha rappresentato solo sulla carta il frutto di due anni di discussione.

In realtà questo che noi chiamiamo "punto di partenza" porta con sé l'esperienza di un risultato pratico e tangibile che si è concretizzato attraverso la realizzazione del ripristino pressoché completo, almeno dal punto di vista della percorribilità e della segnaletica, della Strada del Passo del Gries (Valle Antigorio-Formazza), con il quale si sono sperimentate tutte quelle difficoltà di ordine pratico ed operativo che inevitabilmente si incontrano quando, fatto il progetto, si è chiamati a scendere direttamente sul campo.

Vogliamo pensare che questo primo risultato possa diventare una testimonianza capace di stimolare e promuovere le future iniziative affinché l'enorme mole di informazioni raccolte non diventino lettera morta o peggio ancora un prodotto da chiudere nel cassetto.

E' proprio nell'ottica della continuità, come già abbiamo avuto modo di esprimere nella relazione che accompagna il progetto, che il nostro gruppo si è voluto muovere fin dall'impostazione delle questioni metodo, con la finalità di ottenere uno strumento utile per una efficace gestione del territorio.

Dal punto di vista operativo ci troviamo di fronte ad una serie molteplice di problemi da affrontare:

- la raccolta in un unico "contenitore" di tipo "aperto", facilmente accessibile, del materiale prodotto;
- l'istituzione di un "agenzia" per la gestione e coordinamento del "contenitore" affinché possa essere in ogni momento aggiornato rispetto alle esperienze operative svolte, e rispetto a quelli che sono i mutamenti che inevitabilmente coinvolgono il territorio nella sua fisicità;
- la definizione di un programma di manutenzione che possa garantire la percorribilità i tratti ripristinati;
- individuazione dei manufatti e delle emergenze storico-architettoniche rilevate negli ambiti di pertinenza dei tracciati che necessitano di recupero;
- programmare le richieste di finanziamenti necessari per rendere operativo i progetti;
- la formazione di operatori e figure professionali idonee;
- la realizzazione di uno strumento di pianificazione territoriale che riconosca istituzionalmente la valenza dei tracciati storici e che, attraverso una specifica normativa, ne garantisca la conservazione e al contempo ne permetta la valorizzazione;

Il metodo utilizzato per la stesura del progetto fa ampio ricorso a strumenti informatici, nella fattispecie database, che contengono le informazioni strutturate in maniera tale da poter essere aggiornate al mutare delle condizioni di contorno, siano esse legate alla fisicità del territorio, oppure dovute a cambiamenti di carattere economico.

L'esperienza dei lavori realizzati, contribuirà ad affinare la definizione delle tipologie più adeguate, l'applicazione di tecniche costruttive più idonee e la formulazioni dei costi più mirati.

Necessità di organizzare e gestire un programma di manutenzioni che possa garantire la continuità nel tempo della il recupero e la percorribilità delle Vie storiche.

Questa fase dovrà passare attraverso l'interessamento dei Comuni territorialmente coinvolti, e comunque di ogni Istituzione interessata allo sviluppo del Progetto, a partire da organizzazioni di livello sub-comunale come il CAI fino alle singole organizzazioni locali come le Pro-Loco, le associazioni culturali, gli enti di promozione turistica.

Le Istituzioni e le organizzazioni potranno contribuire direttamente o indirettamente con le risorse che le sono proprie secondo le indicazioni del programma.

L'indagine ed il censimento nell'ambito del progetto hanno permesso l'individuazione e la classificazione dei manufatti di interesse storico-architettonico legati alle strutture viarie e agli ambiti di pertinenza. Emerge quindi l'esigenza di operazioni di recupero e restauro volte alla conservazione del patrimonio espressione della cultura locale.

Definire un programma di richieste di finanziamenti da inoltrare agli organismi promotori di forme di sviluppo del territorio (Comunità Europea, Regione, Comunità Montane), individuando all'interno del progetto generale un sistema di priorità che possa progressivamente rendere operativa l'intera rete dei sentieri ed il recupero delle emergenze storico-architettoniche.

Monitorare in maniera permanente lo stato e le condizioni delle singole Vie e dei loro ambiti, al fine di aggiornare costantemente lo stato dei rilievi ed eventualmente implementare le parti che dovessero presentare situazioni subentrate successivamente al maggio 2001, data cui risalgono gli ultimi sopralluoghi.

Al monitoraggio dei luoghi e alla comunicazione dei mutamenti potranno contribuire tutti gli usuali fruitori dei percorsi, dai singoli escursionisti, alle associazioni locali che potranno all'occorrenza interagire mediante l'utilizzo di strumenti di tipo virtuale (vedi Internet) per far pervenire le osservazioni o le informazioni da introdurre nei vari database.

Naturalmente al fine di permettere l'organizzazione di tutto questo è necessario individuare un referente unico, che si possa configurare quale "Agenzia" con funzione di coordinamento e promozione delle attività future da intraprendere.

Organizzazione di corsi di formazione professionale che sappiano stimolare l'imprenditoria e la cultura locale:

- corsi / campi di lavoro per progettisti e operatori degli interventi di recupero funzionale, campagna di rilevamenti dei manufatti connessi ai percorsi da recuperare;
- corsi / campi di lavoro per operatori edili e direttori dei cantieri, con preparazione su materie di ordine pratico e ordine teorico.

Ad ultimo ci appare di non secondaria importanza la realizzazione di uno strumento di pianificazione territoriale che riconosca istituzionalmente la valenza dei tracciati storici e che, attraverso una specifica normativa, ne garantisca la conservazione e al contempo ne permetta la valorizzazione.

Si suggerisce la stesura di una apposita normativa tecnica promossa a livello sovracomunale che possa essere recepita dai singoli enti locali all'interno dei regolamenti edilizi o degli strumenti urbanistici.

Arch. Redeo Cominoli
Geom. Aldo Banchini

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario

Settembre 2001

GEOGRAFIA ANTROPICA

Geografia antropica.

Lo sviluppo civile di qualunque regione presume alcune infrastrutture, in mancanza delle quali un popolo è condannato all'isolamento. Fra queste emergono storicamente le vie di comunicazione, siano esse mediate dall'acqua attraverso mari, laghi e fiumi, o tracciate sul suolo. Sono esse sostanzialmente il mezzo più antico e praticato dai popoli fin agli albori delle grandi civiltà.

I percorsi viari intesi come mezzo di comunicazione fra popoli e regioni si moltiplicano fra le aree viciniori, ma assumono particolare interesse le vie di grande comunicazione che mettono in contatto regioni anche molto lontane fra loro. Le vie transalpine sono di questa natura ed hanno particolare importanza perché mettono in comunicazione e contatto civiltà diverse, e permettono lo sviluppo delle conoscenze reciproche dei popoli, gli scambi commerciali e tecnologici e favoriscono gli influssi scientifici e tecnologici.

Le vie dovettero sempre adattarsi al territorio e Valersi di mezzi appropriati per superare gli ostacoli posti dalla natura. Così la via può nascere sotto forma di semplice sentiero tracciato dal passo dell'uomo e degli animali che lo accompagnano, o divenire una strada percorribile con carri ed assumere le caratteristiche delle moderne vie ferroviarie ed automobilistiche. Ma mentre i percorsi moderni superano, con i potenti mezzi tecnologici ora disponibili, difficoltà un tempo insuperabili mediante gallerie, ponti, ecc., la viabilità antica doveva attenersi strettamente alla natura del territorio, adattandosi alla morfologia del

luogo attraversato, cercando il punto più adatto per superare gli ostacoli, piegandosi ad ogni necessità del terreno, alla presenza di fiumi e torrenti, rocce ecc. L'antica viabilità è strettamente caratterizzata da un coerente quanto intelligente adattamento con il suolo che la deve accogliere e che raramente viene "forzato" oltre certi limiti per essere indotto a consentire il passaggio all'uomo. Tuttavia ogni strada resta segnata e incisa nel paesaggio non solo dagli interventi per renderla adatta all'uso mediante muri ed opere di sostegno e di contenimento, spianamenti, tagli della roccia, massicciate, coperture di ruscelli e torrenti, ponti, ripari da frane e Valanghe ecc., ma anche tutelata da leggi come un bene comune di cui solo il principe, cioè lo Stato, può essere ed essere riconosciuto padrone. Il tracciato quindi non può essere modificato o soppresso da chicchessia, ma viene conservato e reso efficiente per l'uso comune. Per lo stesso motivo anche alcuni manufatti, come i ponti, i guadi, i punti occasionalmente rovinati dagli agenti atmosferici, dai fiumi, dai torrenti, dalle Valanghe e dalle frane dovevano essere ricostruiti a spese della comunità o dello Stato a seconda dell'importanza del percorso.

In ogni regione esistono delle vie principali con tutta una serie di diramazioni secondarie, ma la loro finalità è sempre quella di collegare insediamenti abitati che costituiscono i basilari punti di riferimento. Le vie principali collegano ovviamente le città e le regioni più importanti e talvolta da esse prendono il nome. Talaltra le vie sono denominate dai prodotti che giungono mediante il flusso commerciale che le percorre o la gente che le frequenta maggiormente. Di qui le

antiche vie dell'ambra, del sale, del vino, della seta ecc. ma anche dei pellegrini, dei mercanti dei contrabbandieri, dei ladri, ecc.

Una strada importante, ovviamente, accetta ogni genere di traffico e di gente, ma assume talvolta anche il nome che corrisponde alle sue caratteristiche che la rendono particolarmente nota, tutelata e frequentabile: via imperiale, via regia, via consolare, comunale,

cittadina vicinale ecc., in cui viene in parte riassunta la sua funzione e spesso anche la sua origine e storia. La dedizione di una via entra ormai come una necessità per renderla nota e rintracciabile.

In Ossola l'asse viario principale del fondoValle aveva anticamente il nome di Via Francisca perché portava a quei passi alpini che superando le Alpi permettevano il proseguimento verso l'impero Franco e il Sacro Romano Impero, che si estendeva inizialmente sulla Francia e la Germania.

In tutti gli antichi documenti è detta Via Francisca e non Via Francigena, come in altre zone del Piemonte, ma, presumiamo, con lo stesso significato. Come tale questo nome si applicava anche a tutte le vie che percorrevano le Valli per giungere ai passi adatti a mettere in comunicazione la pianura padana con l'Europa centro occidentale. Ma ognuna di queste strade, nelle notazioni locali ordinarie e più frequenti, assume a sua volta il nome dalla Valle che percorre o del passo estremo che intende superare.

Il nostro impegno a questo punto si risolve interessandoci delle vie transalpine dell'Ossola.

L'asse viario principale dell'Ossola.

L'Ossola, nei suoi contorni principali, si può far coincidere con il bacino imbrifero del fiume Toce, che la percorre interamente dalle sorgenti della Valle Antigorio - Formazza fino al lago Maggiore. Tributari del Toce sono principalmente i fiumi: Anza che percorre la Valle Anzasca, Ovesca che percorre la Valle Antrona, Bogna che percorre la Valle Bognanco, Diveria che percorre la Valle di Divedro o del Sempione e Melezzo occidentale, che percorre la parte occidentale della Valle Vigezzo.

Il tratto principale del fiume Toce è quello che, sboccando a Pontemallo - Crevola, incontra tutti gli altri tributari che defluiscono dalle Valli laterali.

E' notevole una certa asimmetria del territorio ossolano, consistente nel fatto che i fiumi aventi maggiore bacino imbrifero e quindi maggiore portata, e che percorrono le Valli maggiori, sono tutti sulla sponda destra. Questi tendono a formare più consistenti ed estese conoidi di deiezione allo sbocco nella Valle principale, le quali costringono il Toce a decorrere piuttosto verso la sponda sinistra, lambendo costantemente certe zone e tenendosi per lo più lontano da altre.

Ma i torrenti e torrentelli sono assai numerosi anche sulla sponda sinistra ed occasionalmente costituiscono anch'essi un ostacolo non indifferente per realizzare un percorso stradale. Questo primo dato geografico riguardante l'Ossola deve essere tenuto in attenta considerazione per venire a conoscenza dell'antica viabilità.

L'asse viario principale dell'Ossola è quella che, partendo da Gravellona, dove

confluivano le strade provenienti dalle zone del lago Maggiore e del lago d'Orta, raggiunge Domodossola.

E' strada certamente antica che ha i suoi attestati negli importanti centri abitati di Gravellona e Mergozzo, ricchi al pari di Ornavasso di reperti preistorici e di necropoli galliche e romane. Ma si tratta di una strada che ha due percorsi distinti, uno sulla sponda destra e uno sulla sponda sinistra. Esiste tuttavia storicamente una certa differenza fra i due percorsi: mentre infatti la strada che si tiene sulla sponda destra e, risalendo la Valle tocca tutti gli abitati ai piedi delle pendici della montagna passando per Ornavasso, Miggiandone, Anzola, Vergonte, Piedimulera, Pallanzeno, Villadossola e Domodossola, superando i fiumi Anza e Ovesca nel punto ove sboccano nella Valle, è stata sempre tenuta pressoché in piano e quindi percorribile anche ai carri da Gravellona a Domodossola e oltre fino a Crevola. Quella sulla sponda opposta da Mergozzo, passando per Albo, Candoglia, Cuzzago, Premosello, Vogogna, Beura e Cosa per giungere a Domodossola e Masera, non era tutta percorribile ai carri, dovendo infatti risalire ripetutamente la pendice della montagna nei punti dove il Toce abitualmente ne lambisce il piede; qui è costretto dai predominanti conoidi di deiezione del Bogna, dell'Ovesca e dell'Anza.

Questa strada quindi, che aveva anche tratti piani ai piedi della montagna, non era percorribile da carri ma solo da sommaggiati nei tratti in cui risaliva la montagna.

Ambidue queste strade sono antichissime e necessarie alla viabilità generale dell'Ossola ed erano collegate fra loro

mediante alcuni guadi e ponti natanti e, più raramente, con ponti di legno che dovevano essere rinnovati frequentemente a causa delle ricorrenti alluvioni tipiche dell'Ossola.

Queste strade furono sempre praticate in epoca preistorica e si può dire fino al secolo , quando fu introdotta la viabilità moderna che assunse per asse viario la strada napoleonica proveniente dal Sempione.

Queste due strade, convenientemente supplite per i trasporti più pesanti dei marmi, delle pietre e dei legnami dal Toce, navigabile da Crevola al lago Maggiore, furono sempre tenute in considerazione in occasione soprattutto della impraticabilità dell'una rispetto all'altra. Allorché le piene dei fiumi Bogna, Ovesca e Anza impedivano il percorso della strada sulla sponda destra, si ricorreva all'altra, così che da Domodossola si raggiungeva Crevola, Pontemaglio, Montecrestese e Masera per raggiungere l'altra sponda.

La natura del fiume Toce lungo la Valle dell'Ossola non ha permesso la costruzione di ponti veramente stabili se non in tempi moderni. La necessità di attraversare ripetutamente il fiume in vari punti era superata per lo più con "porti natanti", cioè sistemi di traghetti assicurati ad una fune. I rari ponti costruiti in legname di cui si ha notizia sono sempre stati travolti dalle piene ricorrenti del fiume; in casi di magra erano anche utilizzabili alcuni guadi, spesso assai pericolosi.

Sono comunque storicamente importanti i punti principali di attraversamento che furono fissati anticamente a Gravellona, a Ornavasso, a Vogogna, a Domodossola.

A Gravellona ed a Ornavasso l'attraversamento era necessario per

comunicare con la regione di Pallanza e di Mergozzo. Non sono mai stati segnalati ponti, ma solo traghetti in questi luoghi.

Molto importante è l'attraversamento del Toce a Vogogna, giacché nella zona di fronte era situato l'antico borgo di Vergonte, capitale dell'Ossola inferiore e fino alla metà del secolo XIV punto di controllo della via Francisca. L'iscrizione romana su roccia dell'anno 196 a Dresio, nonostante la sua parziale distruzione, rammenta un intervento importante riguardante la viabilità su cui possiamo fare solo ipotesi. Si trattò con ogni probabilità non della costruzione di un nuovo tracciato, ma di un adattamento alle necessità logistiche dell'epoca. In quel punto infatti è necessario poter attraversare il fiume per raggiungere l'imbocca della Valle Anzasca; ma anche per proseguire lungo la sponda sinistra del fiume occorre superare uno scoglio (la località si chiama appunto Scopello, lo *scopulus* latino) contro cui il fiume ha sempre continuato a battere. In questo scoglio fu intagliato un buon tratto di strada che viene definita "romana" per certe sue evidenze strutturali. Ma dobbiamo segnalare che anche in epoca più recente, questo tratto di strada fu manomesso per essere adatto al passaggio delle artiglierie in uso alla fine del secolo XV. Fu infatti Ludovico il Moro a stabilire che, al fine di poter comunicare meglio con l'Ossola superiore in periodo di guerra, anche in caso di piena del Toce e quindi nell'impossibilità di attraversarlo, la strada fosse adattata al passaggio dei soldati e delle artiglierie. Diede quindi l'incarico al suo ingegnere Castraleone per ottenere il suo scopo.

Prima della distruzione di Vergonte (metà del secolo XIII) le due sponde del Toce

erano collegate da un traghetto posto di fronte a Dresio, ma esisteva che un secondo traghetto al ponte o porto della Masone, dove i cavalieri Templari prima e poi i Cavalieri di Malta, costruirono un convento con chiesa per fornire il servizio di attraversamento in quel punto in cui diramava la bretella viaria che puntava verso Pallanzeno per ricongiungersi con l'altra strada proveniente da Piedimulera.

Anteriormente alla distruzione di Vergonte il fiume Anza scorreva probabilmente a nord del borgo, e solo in seguito venne a sboccare dove è ora, all'altezza della Masone. Di conseguenza la via Francisca, provenendo da Migliandone - Anzola - Megolo - Rumianca, si teneva a piè della montagna per giungere allo sbocco dall'Anza, sotto Fomarco, dove un ponte permetteva di raggiungere Piedimulera, altro importante punto di riferimento giacché, mentre la via Francisca raggiungeva Pallanzeno e proseguiva per Villadossola, da essa si staccava, con la Mulera, l'importante ramo ascendente della Via Anzaschina verso i passi alpini che la congiungono con la Valle di Saas e del Rodano, nei Vallese.

Anche a Villadossola la Via Francisca, provenendo da Pallanzeno, si teneva al sicuro in vicinanza del piede della montagna per raggiungere il croppo di S. Maurizio, presso il quale sboccava il fiume Ovesca che sorpassava, mediante un ponte in vicinanza della chiesa della Madonna del Piaggio. Di lì, mentre la via Francisca proseguiva per Domodossola, aveva origine l'importante ramo della Via Antronasca, che risale la Valle Antrona e raggiunge il passo di Antrona o di Saas, ugualmente in comunicazione con il Vallese.

Un altro importante attraversamento del

Toce si ebbe a Domodossola, dove però occorreva fare i conti anche con il fiume Bogna, discendente dalla Valle Bognanco. Questo terribile nemico del borgo in epoca antica ha certamente vogato in tutte le direzioni, costruendo l'ampio conoide di deiezione che va da Calice a Caddo, sul quale sorse il borgo antico di Domodossola. In epoca storica però, prima del secolo XIII, il Bogna scorreva in un solco profondo, lambendo le pendici del colle di Mattarella e formando un Vallo che manteneva Domodossola al sicuro dai suoi flutti e da quelli del Toce che scorreva a Nord-Est. La Via Francisca entrava quindi in Domodossola mediante un ponte e, attraversato il borgo, poteva diramare in più direzioni, verso la Valle Bognanco o per Preglia e Crevola.

Ma all'uscita del borgo di Domodossola la strada incontrava un'antichissima struttura difensiva, il Castellaccio, già completamente devastata dalle piene del fiume Bogna nel secolo XIII, ma certamente importante in epoca precedente, che altro non è che quel "castrum vetus" di cui parlano le carte del secolo X.

La diramazione puntava verso l'alveo del Toce, che attraversava mediante un ponte di legno portandosi sulla sponda opposta per raggiungere la strada risalente da Vogogna - Prata - Beura - Cosa al Croppo della Mizzoccola, dove un tempo leggevasi un'iscrizione del secolo VI a ricordo della discesa di Gudobaldo, re dei Burgundi, in Italia. Su questa strada si innestava la via che conduceva a Trontano e, passato il Melezzo occidentale, raggiungeva Masera e proseguiva per Montecrestese, Crevola e Pontemalio.

Da Domodossola partivano al tre importanti vie di comunicazione. Quella che raggiungeva Vagna ed entrava nella Valle Bognanco restando sulla sponda destra del Bogna, e quella che raggiungeva Mocogna e risaliva la sponda sinistra del Bogna per confluire a Bognancodentro e raggiungere il passo del Monscere e quindi quello del Sempione.

Ma la strada Francisca proseguiva ancora da Mocogna a Caddo e Preglia e raggiungeva il ponte della Diveria a Crevola, dove una importante diramazione risaliva la Valle Divedro verso il Sempione.

Da Crevola la via Francisca, passando per Oira, raggiungeva il nodo assai importante di Pontemalio dove si riuniva a quella della sponda sinistra del Toce proveniente da Masera e Montecrestese per proseguire verso la Valle Antigorio - Formazza e gli altri passi alpini dell'Arbola, del Gries e di S. Giacomo.

Questi tratti di strada, situati su ambedue i lati della Valle, costituiscono l'asse viario principale dell'Ossola e nei documenti sono costantemente ricordati come "Via Francisca". Talvolta è indicata come "Via regia" e anche, raramente, "Strata Franciosa". Le tre denominazioni hanno ovviamente l'identico significato e titolo giuridico di via di Stato. Non ricorre la denominazione Via Francigena frequente altrove e che però, come già ricordato, ha lo stesso significato.

Non ricorre invece mai la denominazione Strada romana, giacché questa emerge solo nel secolo XIX come denominazione del tratto Vogogna - Beura a seguito dei dotti commenti della lapide romana alla Masone.

Per giustificare quanto sopra servono

alcune citazioni.

Gli Statuti di Villa del 1351 al cap 29° proibiscono di impedire il passaggio per la Via Francisca (*viam franzisscham*) dal ponte di Villa a S. Sebastiano. Solo la Via Francisca era tutelata e tensata con le altre e chi le percorreva si accollava anche eventuali danni per furti ecc. Così dichiarano gli Statuti di Villa del 1465 al cap 7°

Nel Catasto di Crevaladossola del 1396 viene denominata via *Francischa* sia quella che dal ponte di Crevala sulla Diverla risale la Valle omonima, sia quella che attraverso i due ponti di Pontemalio risale la Valle Antigorio.

Lungo queste vie storiche, sia quelle nel fondo Valle come quelle diramanti lungo le cinque Valli sopra ricordate, non mancano le tracce dei punti di ristoro e di rifugio, come pure quelli della difesa. Vi è infatti lungo ogni percorso, oltre le frequenti osterie e taverne per i viaggiatori ordinari, anche qualche "Ospizio" o "Ospedale" specifico per i pellegrini: Mergozzo, Domodossola, S. Maria Maggiore, Premia, Sempione, Formazza, etc., ognuno dei quali ha la sua storia. Le chiese e cappelle erano nei tempi più antichi i punti di riferimento più sicuri, giacché in esse vigeva un certo "diritto di asilo" e spesso presso di esse la carità pubblica, come l'elemosina di S. Spirito, interveniva per aiutare i più bisognosi. Per i mercanti vi erano le "soste", dove potevano essere depositate le mercanzie ed i "vecturales", cioè le compagnie organizzate per il trasporto delle merci provvedevano a farle giungere oltre il confine.

Queste vie principali costituenti l'asse viario della Valle Ossolana furono sempre considerate una infrastruttura necessaria e

insieme protetta dalle leggi generali dell'impero, che obbligavano i giudicanti dei territori da esse attraversati a tenerle in efficienza e mantenerle sicure da eventuali attacchi di ladri.

In generale erano proprio le comunità dei territori attraversati dai singoli tratti di queste strade ad essere responsabili della sicurezza. Quando questa non poteva essere raggiunta mediante le sole forze locali occorreva ricorrere tempestivamente a quelle messe a disposizione da altre organizzazioni di difesa territoriali più ampie. Tali strade erano perciò praticate secondo determinate regole che vennero fissate non solo dalle leggi generali dell'impero, ma anche da accordi specifici fra gli stati confinanti, l'Ossola e il Vallese in particolare, con la finalità di mantenere i vantaggi derivanti soprattutto dai trasporti internazionali. Lungo ciascuno dei tratti intervenivano le corporazioni dei vetturali, i quali erano organizzati secondo determinate leggi che troviamo codificate nel secolo XIV, ma esistenti anche prima. Statuti specifici ritroviamo per il tratto Mergozzo - Vogogna, Vogogna - Domodossola, Domodossola - Crevala, Crevala - Sempione.

Nelle non infrequenti questioni sorte fra il Vallese e l'Ossola, i pretesti dei Vallesani per le loro calate in Ossola sono per la più ricavati da furti o danni subiti da viaggiatori e mercanti lungo la strada Francisca, nelle soste o depositi delle merci, nei luoghi di ristoro (osterie, taverne ecc.) ecc..

A titolo di frequentazione storica sono anche da segnalare alcuni passaggi significativi e importanti:

- la discesa dei Cimbri che per attraversare le Alpi hanno risalito la

Valle del Rodano ed hanno affrontato i passi alpini Ossolani, probabilmente il Gries, l'Arbola o il Sempione nel II secolo a.C.. Viene proposta in Ossola l'incontro con l'esercito romano guidato da Lutazio Catulo, prima di essere distratti da Caio Mario ai Campi Raudii nella pianura Vercellese nel 101 a.C.. La discesa di Gundobaud re dei Burgundi, nel 443, segnalata

dall'iscrizione delle Mezzoccola;

le ripetute discese e invasioni degli Svizzeri dal secolo XIV al secolo XVI. Sono discese di eserciti alle quali devono essere aggiunte quelle dei mercanti, viaggiatori, pellegrini ecc. provenienti dall'Italia dalla Francia e dalla Germania attraverso la Svizzera,

Bibliografia generale

- HEGLAND A., *Il recupero del Septimer Pass*, in: M. Boriani, A. Cazzani (a cura di) *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, Guerini, Milano, 1993, pp. 145-154.
- AA.VV., *Angera romana. Scavi nelle necropoli 1970-1979*, Roma, 1985.
- AA.VV., *Bullettin I.V.S. 1990 - Versione italiana*, I.V.S., Berna 1990.
- AA.VV., *Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa*, Anzola d'Ossola, 1998.
- AA.VV., *Le vie di comunicazione dell'Italia Settentrionale*, in "Arte e civiltà romana nell'Italia Settentrionale dalla Repubblica alla Tetrarchia, I", Bologna, 1964, pp. 57-70.
- AA.VV., *Una strada lunga 1800 anni*, Domodossola, 1996.
- CAZZANI ALBERTA (a cura di), *La viabilità storica - metodologie di indagine per un progetto di recupero*, (seminario didattico) A.A. 1994-95).
- CAZZANI ALBERTA, *La viabilità storica. Un problema di tutela e recupero*, in "Recuperare", n.6/1993, pp. 480-487.
- AMORETTI C., *Viaggio da Milano ai tre laghi*, Milano, 1824.
- ARIATTA M., *Il confine meridionale della Raetia*, RA Como 172, 1990, pp. 201-227.
- AV.VV., *Angera romana. Scavi nell'abitato 1980-1986*, Roma, 1995.
- BALDACCIO P., *Alcuni aspetti del commercio nei territori cisalpini*, in *Atti CeSDIR*, 1967-68 pp. 7-50.
- BALDACCIO P., *Il territorio del Verbano orientale in età celtica e romana*, in "Angera e il Verbano orientale nell'antichità", Milano, 1983, pp. 139-147.
- BARGNESI R., *La testimonianza dell'epigrafia sulla navigazione interna nella Cisalpina romana*, RA Como 179, 1997, pp. 93-108.
- BELLEZZA A., *Alla scoperta dell'Ossola romana*, in "BollStProvNovara" LV, 2, 1964, pp. 3-8.
- BÉRARD F., *Un nouveau procurateur à Aime en Tarentaise (Savoie)*, Gallia 52, 1995, pp. 343-358.
- BERGONZI G., PIANA AGOSTINETTI P., *La seconda età del Ferro nelle Alpi Centrali*, in *La Valle d'Aosta nel quadro della preistoria e protostoria dell'arco alpino centro-occidentale*, Firenze, 1997, pp. 370-389.
- BIANCHETTI E., *L'Ossola Inferiore*, Domodossola, 1878.
- BIANCHINI F.A., *Le cose rimarchevoli della città di Novara precedute da compendio storico*, Novara, 1828.
- BOFFO L., *Per la storia della antica navigazione fluviale padana. Un collegium nautorum o naviculariorum a Ticinum in età imperiale*, 1977, pp. 623-632.
- BONORA MAZZOLI G., *Tecnica stradale nella regio XI: la via regina*, in "Tecnica stradale romana (ATTA I)", Roma, 1992, pp. 51-55.
- Boni G.A., *Breve descrizione dell'origine dell'Ossola*, Milano, 1666.
- Bosio L. 1990, *L'asse padano*, in *La Venetia nell'area padana danubiana. Le vie di comunicazione*, Padova, pp. 21-29.
- BOSIO L., *Le strade romane della Venetia e dell'Istria*, Padova, 1991.
- CAPIS G., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola*, 1673.
- CAPOGROSSI COLOGNESI L., *Servizi di passaggio e organizzazione del territorio romano nella media e tarda età repubblicana*, in "Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo antico", Modena, 1984, pp. 28-32.
- CASSANI L., *Repertorio di antichità preromane e romane rinvenute nella provincia di Novara*, Novara, 1962.
- CAVALIERI MANASSE G., *Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia*, Roma-Bari, 1982.
- centuriazione e coloni nel mondo romano", Modena, 1984, pp. 28-32.
- CHEVALIER R., *La romanisation de la Celtique du Pô. Essai d'histoire provinciale*, Roma, 1983.
- CHEVALIER R., *Les vols romaines*, Paris, 1972.

- LABUS G., *Antica romana via del Sempione nuovamente osservata e illustrata con monumenti contemporanei*, in "Memorie dell'I.R. istituto lombardo I", 1843, pp. 3-22.
- *Le fonti e i documenti*, di Lando Bortolotti, in "Storia, città e territorio", Franco Angeli, Milano 1979, pp. 45-74.
- LEFI U., *L'organizzazione dei distretti alpini dopo la conquista*, in "Atti AJCC", Aosta, 1988, pp. 62-78.
- LEFI U., *Sull'organizzazione amministrativa dell'area alpina nell'età giulio-claudia*, in "Atti CeSDIR", 1975-76, pp. 391-420.
- LIONELLA SCAZZOSI, (a cura di), *Il progetto di conservazione del paesaggio storico. Strumenti per le indagini preliminari*, (seminario didattico), A.A. 1989-90, pp.3-14.
- LURASCHI G., *Problemi giuridici della romanizzazione delle Alpi: origine della «adtributio»*, in "I romani nelle Alpi", Bozen, 1989, pp. 249-269.
- LURASCHI G., *Foedus ius Latii civitas. Aspetti costituzionali della romanizzazione in Transpadana*, Padova, 1979.
- LURASCHI G., *Nuove riflessioni sugli aspetti giuridici della romanizzazione in Transpadana*, in Atti del II Convegno Archeologico Regionale, Como, 1986, pp. 43-65.
- MANINO L., *Alcune considerazioni sulle Alpi occidentali nell'antichità tra leggende erudite e realtà archeologica*, in "Atti CeSDIR", 1975-76, pp. 439-445.
- COLOMBO MASSIMO, *La normativa federale Svizzera per le vie storiche e la metodologia di censimento dell'LV.S.*, in: M. Boriani, A. Cazzani (a cura di) *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, Guerini, Milano, 1993, pp. 145-154.
- BORIANI MAURIZIO, CAZZANI ALBERTA (a cura di), *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, Guerini, Milano, 1993.
- BORIANI MAURIZIO, *La strada come bene culturale. Per una tutela e conservazione della viabilità storica*, in: Alberto Cazzani (a cura di), *La viabilità storica - Raccolta di testi*, a.a. 1994-95, pp.3-14.
- BORIANI MAURIZIO, SCAZZOSI LIONELLA (a cura di), *Natura e architettura. La conservazione del patrimonio paesistico*, Clup, Milano 1987.
- MENNELLA G., *Le iscrizioni rupestri della valle delle Meraviglie e della valle dell'Ossola*, in *Rupes Loquentes* in "Atti del Convegno internazionale di studio sulle iscrizioni Rupestri di età romana in Italia", Roma, 1992, pp. 13-31.
- MIRELLA MOTTA, (a cura di), *Ambiente e ricerca storica. Bibliografia*, in: *L'ambiente nella storia*, (catalogo della mostra), Marsilio, Venezia, 1989, pp. 161-163.
- MOLLO MEZZENA R., *La strada romana in Valle d'Aosta: procedimenti tecnici e costruttivi*, in "Tecnica stradale romana (ATTI)", Roma, 1992, pp. 57-72.
- MOLLO MEZZENA R., *Viabilità romana in Valle d'Aosta: il ruolo dei valichi alpini. Aspetti storico-archeologici*, in "Viae Publicae Romanae", Roma, 1991, pp. 235-242.
- MOMMSEN T., *Inscriptiones confederationis Helveticae latinae*, Zurich, 1854.
- NANGERONI G., *Le Alpi*, in "Atti CESDIR", 1975-76, pp. 1-38.
- NANGERONI G., *Appunti sulle antiche variazioni di livello del Verbano e dei laghi di Comabbio e di Varese*, in "Sibrium II", 1955, pp. 235-236.
- NEGRONI CATACCHIO N., *La frequentazione dei passi alpini del San Bernardino e dello Spluga in rapporto al divenire della civiltà di Golasecca*, in "Atti CeSDIR", 1975-76, pp. 447.
- OBERNIZER G., *Le guerre di Augusto contro i popoli alpini*, Roma, 1900.
- ORTALI J., 1992, *La Cispadana orientale: via Emilia e altre strade*, in *Tecnica stradale romana (ATTI i)*, Roma, pp. 147-160.
- ORTALI J., *La tecnica di costruzione delle strade di Bologna tra Età Romana e Medioevo*, in "ArchMed XI", 1984, pp. 379-394.
- PIANA AGOSTINETTI P., *Ricerche archeologiche in Ossola*, in "Archeologia della regio Insubrica. Dalla

- Preistoria all'Alto Medioevo", Como, 1997, pp. 361-369.
- PIANA AGOSTINETTI P., (a cura di) *I sepolcreti di Ornavasso: cento anni di studi*, vo. IV, Roma, 1999.
- PIANA AGOSTINETTI P., *Documenti per la preistoria della Val d'Ossola, San Bernardo d'Ornavasso e le altre necropoli preromane*, Milano, 1972.
- PIANA AGOSTINETTI P., *L'Ossola Preromana*, in "Oscellana", 1991, pp. 193-264.
- PIANA AGOSTINETTI P., *Una ricerca archeometrica in Val d'Ossola nel quadro della romanizzazione delle Alpi centro-occidentali*, in "La miniera l'uomo e l'ambiente. Fonti e metodi a confronto per la storia delle attività minerarie e metallurgiche in Italia", Firenze, 1996, pp. 207-229.
- PONTI E., *I Romani e i loro precursori sulle rive del Verbano, nell'alta Novaresa e nell'agro varesino*, Intra, 1896.
- PRIEUR J., *L'histoire des régions alpestres (Alpes Maritimes, Cottiennes, Graies et Pennines) sous le haut-empire romain (Ier-VIe siècle après J.C.)*, in "ANRW 11, 5, 2", Berlin-New York, 1976, p. 630.
- QUILICI L., *Le strade. Viabilità fra Roma e il Lazio*, Roma, 1991.
- RADKE G., *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981.
- RITTATORE VONWILLER F., *Le Alpi Centro occidentali nella preistoria*, in *Atti del Convegno internazionale sulla Comunità alpina nell'Antichità*, Milano, 1976, pp. 535-546.
- ROSADA G., *Tecnica stradale e paesaggio nella decima regio*, in *Tecnica stradale romana (ATTA 1)*, Roma, 1992, pp. 39-50.
- ROSSIGNANI M.P., *Premessa a BRUNO B., Aspetti di storia economica della Cisalpina romana. Le anfore di tipo Lomboglia 2 rinvenute in Lombardia*, Roma, 1995.
- SARTORI E., *Padova nello Stato romano dal III sec. a.C. alla età diocleziana*, in *Padova antica da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Padova, 1981.
- SCHWARZ G.T., *Strada romana ed altre vie antiche sul San Bernardino*, in "Quaderni Grigionitaliani XXXVIII", 1969, pp. 161-178.
- SIRIS - Sistema Informativo per la ricostruzione dell'insediamento storico. Catalogazione e nuove tecnologie applicate allo studio del territorio, in: "IBC - Informazioni", *Rivista dell'Istituto per i Beni Artistici Culturali e naturali dell'Emilia Romagna*, n. 1, gen-febb. 1989, estratti.
- SOMMELLA P., *Italia antica. L'urbanistica romana*, Roma, 1988.
- STAHELIN E., *Die Schweiz in römischer Zeit*, Basel, 1948.
- THOMSEN R., *The Italic Regions from Augustus to the Lombard Invasions*, Copenhagen, 1947.
- TIBILETTI G., *La civiltà del Ticino fra geografia e storia*, in "Sibrium" XII, 1973-75, pp. 5-45.
- TIBILETTI G., *La romanizzazione della Valle Padana*, in "Arte e civiltà romana nell'Italia Settentrionale dalla Repubblica alla Tetrarchia, I", Bologna, 1964, pp. 27-36.
- TOZZI P., *I laghi dell'Italia settentrionale e la nozione di continuità lacustre-fluviale presso i Romani*, in "Angera ed il Verbano orientale nell'antichità", (Atti della giornata di Studio - Rocca di Angera 11 settembre 1982), Milano, 1983, pp. 131-137.
- UGGERI G., 1987, *La navigazione interna della Cisalpina in età romana*, in "AAAd" XXIX, 2, pp. 305-354.
- UGGERI G., *I collegamenti stradali tra Roma e la decima regio*, in *La Venetia nell'area padana danubiana. Le vie di comunicazione*, Padova, 1990, pp. 32-40.
- UGLIETTI M.C., *Craveggia. Necropoli romana e altomedievale*, in "QuadAPiem" 1, 1982, pp. 166-170.
- VAN BERCHEM D., *Conquête et organisation par Rome des districts alpins*, in "REL 40", 1962, pp. 228-235.
- VIOLLIER D., *Le strade romane della Svizzera*, Roma, 1938.
- ZANDA E., *La viabilità romana del Piemonte*, in *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, pp. 211-215.

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario
Settembre 2001

STRADE E TRASPORTI

Strade e trasporti

La grande importanza che hanno le vie di comunicazione come infrastrutture relative ad un territorio nelle relazioni riguardanti non solo gli appartenenti ad esso, ma anche coloro che vogliono servirsene per portarsi da una regione all'altra, con o senza i propri beni, impone necessariamente un regolamento sull'utilizzo delle medesime, al fine di assicurarne l'efficienza la sicurezza e l'utilità.

Tuttavia occorre tenere ben presente che le strade segnate su un territorio hanno valenze diverse a seconda che si tratti di vie primarie dello Stato, vie secondarie della Regione o Comunità o vie interpoderali e private. Il fondamentale diritto di accesso ad ogni proprietà, pubblica o privata deve essere assicurato al proprietario e in ogni contratto di compravendita anche anticamente, seguendo il diritto romano, veniva compreso e spesso pure esplicitato il diritto di accesso e di regresso al bene posseduto. In ogni caso tale diritto di accesso e regresso aveva il suo punto di partenza nella via pubblica, statale, regionale o comunale.

La proprietà delle strade pubbliche è sempre stata riconosciuta all'ente pubblico corrispondente. Quelle comunali al Comune, quelle regionali allo Stato. Ed è di queste che intendiamo trattare in questa breve serie di note storiche.

In Ossola la *Strata Francisca*, che correva su doppia linea lungo le sponde del Toce e diramava lungo le singole valli con nome proprio (*Strada Anzaschina*, *Strada Antronasca*, di Val Bognanco, di Val Divedro, di Valle Antigorio-Formazza, di

Val Vigezzo) era, sia nel fondovalle come in tutte le sue diramazioni, considerata strada statale e quindi apparteneva allo Stato sotto la cui giurisdizione il territorio era posto.

Tale essendo la proprietà delle strade, lo Stato ne garantiva formalmente la sicurezza e la funzionalità, servendosi dei suoi funzionari i quali avevano l'obbligo di vigilare e intervenire autorevolmente in ogni necessità.

In caso di eventi straordinari, come le guerre, i passaggi militari, le grandi alluvioni o scoscendimenti che rendevano le vie impraticabili, era lo Stato che si doveva assumere i principali oneri di intervento e manutenzione, servendosi anche della stretta collaborazione delle comunità i cui territori erano attraversati dalla strada, ma lasciando a queste ampia responsabilità generale e particolare per eventi di minor entità.

Teniamo presenti che ogni percorso stradale necessita di alcune importanti strutture, quali i ponti o guadi e traghetti o porti sui fiumi, che per la loro posizione sono soggetti a facili distruzioni da parte degli stessi fiumi che tentano di superare, le opere di difesa o di ripristino delle strade guaste dalle intemperie ecc. In queste necessità risulta storicamente che di volta in volta vennero applicati criteri diversi al fine di rimettere e mantenere in funzione l'asse viario principale nel fondovalle e quelle delle valli laterali. Ne fanno fede le numerose liti e controversie che, sorte da epoca antica, si sono protratte fino ai giorni nostri.

Eccetto casi particolari e assai rari, sono sempre le comunità viciniori o quelle che ne sono in qualche modo interessate e favorite a dover intervenire per mantenere la viabilità.

Abbiamo tuttavia degli esempi assai lontani che in qualche modo ci possono illuminare e dimostrare come i criteri d'intervento siano stati diversi di tempo in tempo, a seconda delle temperie politiche ed economiche in cui si dovette intervenire.

Esemplare è l'intervento dello Stato, in questo caso l'Impero Romano, nella località Dresio di Vogogna, centro nevralgico delle diramazioni delle strade nel punto in cui il Toce batte contro la roccia della montagna. Qui, come recita l'iscrizione incisa sulla roccia, vi è stato nel 196 l'intervento dello Stato, senza poter stabilire in particolare quale sia stato tale intervento, per assicurare la viabilità. Col passare dei secoli, dopo la dissoluzione dell'Impero Romano, la manutenzione delle strade principali è affidata alle Comunità per i cui territori essa transita ed esse ne sono, come è stato già detto, le responsabili. Gli interventi dispendiosi vengono in qualche modo compensati mediante l'assegnazione del diritto di esazione di un pedaggio per tutti quelli che usufruiscono di un ponte o di un troggetto, come avvenne per secoli sulle due sponde del Toce e allo sbocco dei principali affluenti.

Al porta della Masone a Dresio, come a Prata di Vogogna vigeva questo diritto che ha una sua storia. Ugualmente altro diritto vigeva al ponte che univa le due sponde del Toce ad est di Domodossola sulla strada che portava a Masera ed a Trontano e quindi nella Valle Vigizzo. Qui il ponte è sempre stato di legno ab immemorabili. Resta significativo un documento del 1301 (in Archivio di Oscellana) in cui il console di Buttogno paga ai costruttori del ponte la sua quota. Evidentemente questa infrastruttura,

necessaria per accedere alla capitale dell'Ossola in territorio di Masera, era supportata unitamente dalle comunità di Masera, Trontano e la Valle Vigizzo, che ne facevano uso comune. Un altro documento del 1545 ci informa che in quell'epoca era intervenuto un benefattore a costruirlo, ma la comunità si avvantaggiava mediante un tenue pedaggio gravante sugli estranei. E questo è durato fino alla metà del secolo XIX. Allorché nel 1267 fu ricostruito il ponte sul Melezzo fra Crana e Toceno, il vescovo di Novara e conte dell'Ossola, Sigebaldo Cavallazzi, fissa un criterio preciso e razionale: il costo sarà distribuito alle varie comunità in rapporto diretto all'utilità che ne viene a ciascuna. Questi esempi valgono anche per i ponti sull'Ovesca a Villadossola, ripetutamente ricostruiti lungo i secoli, dei quali esiste documentazione dal secolo XIV fino al XVIII. Particolarmente accidentata risulta la storia del tratto di strada che da Crevola porta in Valle Divedro a causa dei ripetuti attraversamenti della Diveria, e in Valle Antigorio, da Pontemaglio in su. Anche in questi casi è soprattutto la necessità di ricostruire i ponti che crea contese fra i comuni vicini che coinvolgono talvolta l'intera comunità ossolana.

A parte questi interventi che punteggiano la storia delle singole valli, merita ricordare che talvolta sono le comunità vallive ad accordarsi per la manutenzione delle strade principali, ponti compresi, secondo antiche tradizioni registrate in documenti ufficiali, sollecitati opportunamente dall'autorità dello Stato presente sul territorio. Importante ed esemplare ci sembra a questo proposito il documento del 10 Aprile 1373, fatto con il controllo del giurisdicente Vicario delle terre dell'Ossola

per il Comune di Novara, in cui le varie Degagne della valle Anzasca ripartiscono il carico della manutenzione dei vari tratti della Strada Anzaschina, da Cimarnulera a Macugnaga. La convenzione è stata mantenuta e praticata fino alla costruzione della nuova strada carrozzabile nel secolo XIX. Ma possiamo stare sicuri che uguale convenzione vigeva per le strade delle altre valli, nessuna esclusa, trattandosi di una infrastruttura che coinvolgeva tutte le comunità.

Qualora poi all'uso delle strade fossero interessate comunità dipendenti da Giurisdizione diverse, gli accordi intervengono o direttamente tra i giudicenti, come nell'incontro del vescovo di Novara e conte dell'Ossola Sigebaldo Cavallazzi con il vescovo di Sion nel Vallese a Latinasca al confine con il Vallese nel 1267, o fra rappresentanti delle comunità con il benestare dei giudicenti. Sull'intero territorio vigilava, come si è detto lo Stato, mediante i giudicenti dell'Ossola Superiore ed Inferiore. Vigilavano perché fossero osservati gli Statuti della Corte di Mattarella per l'Ossola Superiore e quelli del Comune di Novara per l'Ossola inferiore.

Quelli del Comune di Novara mantenevano la loro validità anche nell'Ossola inferiore e sostanzialmente non differiscono nella materia da quelli della Corte di Mattarella. Quelli della giurisdizione di Novara (1583) si sviluppano in numerosi capitoli nel Libro V (*De rugiis, aquis, pontibus, stratis, et aliis*) riguardanti la protezione dei singoli tratti viari del vasto territorio soggetto, e in particolare di quelli della Via Francisca, elencando i Comuni obbligati alla manutenzione. Gli Statuti di Mattarella (1467) prescrivevano che "i

consoli, uomini, paesi e terre dell'Ossola siano tenuti e debbano tenere in buono stato tutte e singole le strade pubbliche per le quali vengono le mercanzie e passano i viaggiatori; ed ogni anno, almeno per tutto il mese di Marzo, devono ripararle, in modo che vi si possa transitare comodamente e si possano condurre mercanzie, animali e carri. E i contravventori incorrono nella pena di tre lire imperiali per ciascun console e ogni qual volta le dette strade saranno trovate interrotte; e sia tenuto l'ufficiale od il giudice, due volte all'anno, di fare una inchiesta per mezzo dei suoi ufficiali, unitamente a una o due persone da eleggersi dalla credenza dell'Ossola, ossia da ciascun Comune, ed il sopralluogo sarà fatto nei mesi di Aprile e di Ottobre. E salvo che se qualche strada viene rovinata dall'impeto delle acque, sia dato un termine di quattro giorni per rassettarla".

Il Comuni a sua volta si servivano per lo più della manodopera locale ingaggiata mediante delle corvée che obbligavano ogni famiglia a turni di lavoro, detti "ovre", e solo in casi di particolare gravità e specialità d'intervento appaltavano il lavoro a imprese attrezzate e pratiche, specie nella costruzione di ponti e tratti di strada particolarmente pericolosi. Ma anche in questi casi la comunità suppliva in parte alle spese fornendo lavoro mediante le "ovre" imposte dal Comune. In casi particolari, trattandosi di necessità immediate, il traffico veniva sospeso per qualche tempo e al ripristino della strada doveva contribuire anche il viaggiatore o mercante casualmente in transito in quella circostanza.

Lungo i percorsi particolarmente frequentati dai mercanti i quali si servivano

per il trasporto delle Compagnie o Corporazioni dei Vetturali, specie nel fondovalle, in Val Divedro e valli Antigorio-Formazza, era la Corporazione dei Vetturali che deteneva l'appalto dei trasporti a prendersi il carico della manutenzione ordinaria e, talvolta, anche straordinaria.

Gli Statuti generali e comunali si diffondono spesso specificando l'obbligo di mantenere sgombre e percorribili tutte le strade comunali e soprattutto la Via Francisca, proibendo di servirsene per altri scopi, non ingombrandola o impedendone l'accesso, facendone carico al proprietario confinante con la medesima. Quelle che per consuetudine antica erano coperte dalla "fopia" e un tempo erano in tal modo piacevolmente e utilmente ombreggiate molti tratti, come ricordano ancora molti viaggiatori dei secoli XVIII e XIX, dovevano sollevare il pergolato a sufficiente altezza affinché non solo il pedone, ma anche un cavaliere potesse transitare comodamente. Era ovviamente proibito esplicitamente rubare terreno alla strada estendendo la proprietà, ma anche ingombrarla con materiali di rifiuto di qualunque genere e intorbidare gli abbeveratoi e le fontane, poste lungo il percorso, preziose per gli animali in transito ed per i viaggiatori.

Grande importanza avevano lungo le strade le "pose", ossia i luoghi di sosta dove soprattutto gli uomini deponevano momentaneamente il carico per riposarsi. Generalmente tali "pose" erano costituite di un basso muretto di pietra opportunamente sagomato e disposto per servire di sedile e di appoggio del gerto della caula o del carico. Spesso tali soste erano in prossimità di una cappella o

pilone decorato da qualche pittura sacra. Talvolta questa cappella si estendeva a sufficienza mediante un portico per offrire al suo interno riposo e riparo ai viaggiatori dalle intemperie. Erano queste cappelle anche punti di riferimento per i viaggiatori che abitualmente percorrevano le strade e fungevano spesso di centri di raccolta di gruppi di conoscenti, specie donne, che intendevano in tal modo meglio difendersi dai pericoli della strada.

Le strade principali dovevano poi anche essere liberate dalle nevi e dal ghiaccio che le rendevano pericolose nelle fredde invernate. Questo era compito delle comunità per ciascuno dei tratti che le attraversava. Per la Valle Vigizzo abbiamo in proposito a titolo esemplificativo gli "Statuti relativi allo sgombero delle strade dalle nevi negli anni 1773 e 1784", riportato dal Cavalli. Ma era consuetudine per tutta l'Ossola: l'impegno in tale sgombero, che veniva organizzato con la solita tecnica delle corvée. Particolarmente impegnativo era lo sgombero delle valanghe che però, per quanto riguarda la viabilità, erano per lo più aggirate o parzialmente intaccate, e demolite solo a primavera inoltrata, quando il pericolo era definitivamente cessato.

Anche la sicurezza della strada era affidata anzitutto alla comunità per il tratto con cui attraversava il suo territorio. Generalmente questa protezione era riservata rigorosamente alla strada Francisca e sue diramazioni principali; non sussisteva per altre derivazioni che non venivano protette o "tensate", come esplicitano gli Statuti. Ciò significa che chi si allontanava dal percorso *tensato*, magari per evitare un pedaggio o un controllo, perdeva la protezione e quindi il

diritto di rivalersi sulla comunità se subiva qualche furto o danno.

In occasione di qualche violenza o rapina su un tratto della strada Franciska, la comunità doveva possibilmente reagire, chiamando tutti gli uomini validi col segno della campana a martello e, sotto la guida dei consoli, intervenire con le armi a impedire ogni rapina e catturare i ladri e recuperare la refurtiva, pena il pagamento di tutti i danni. Ci furono periodi di particolare insicurezza in Ossola nei secoli XVI e XVII in cui le comunità furono ripetutamente incolpate dei furti avvenuti lungo le strade o per aver dato ospitalità a briganti o per non averli sufficientemente perseguiti.

Degno di nota e emblematico sotto questo aspetto è un decreto dell'autorità centrale dello Stato di Milano, in aggiunta alle famose gride, col quale nel secolo XVI, tentando di opporsi al dilagare del brigantaggio, stabilì che fossero eliminati in vicinanza delle strade i muri e le siepi che servivano di riparo ai male intenzionati, abbattendo anche case e cascine sospette di poter alloggiare briganti.

Alle comunità era anche affidato il compito di sorveglianza delle strade nei periodi di emergenza in occasione di pestilenze nei territori oltramontani o anche vicini. Interveneva allora il Magistrato della Sanità che imponeva uno stretto controllo dei passi e delle strade affinché i mercanti e viaggiatori non introducessero il morbo, sia che questo riguardasse gli uomini o gli animali. I confini venivano strettamente chiusi mediante veri sbarramenti e staccionate e sorvegliati di giorno e di notte.

Su tutto vigilava il giurisdicente, pretore o governatore, il quale ripetutamente

inviava i suoi ufficiali a verificare le strade principali di accesso a tutti gli abitati più importanti e soprattutto la strada Franciska, affinché fossero salvaguardati i diritti di tutti e i percorsi fossero sempre assicurati e tutelati.

Particolare rilievo merita l'organizzazione dei trasporti lungo le principali arterie dell'Ossola, già aperte nel Medioevo e mantenute in funzione fino all'epoca napoleonica, allorché alle mulattiere venne sostituita la strada carraia del Sempione.

L'organizzazione, già presente nell'Ossola inferiore e superiore nel secolo XIII, era tenuta dalle Corporazioni dei Vetturali che nell'Ossola inferiore gestivano i trasporti delle merci da Mergozzo al porto della Masone e da qui fino a Domodossola, ma anche nelle valli laterali e in particolare da Domodossola a Crevola, indi per la valle Divedro e il Sempione per Briga e per la valle Antigorio e Formazza in altre regioni della Svizzera.

La Corporazione dei vetturali faceva capo al *Partitor ballarum*, che veniva eletto e assumeva l'intera parte amministrativa ed organizzativa, prendendo in consegna le merci imballate dai mercanti, organizzando nel modo più sicuro il recapito, affidando ad ogni trasportatore il carico competente, da un luogo ad un altro lungo un percorso stabilito e da una sosta o deposito all'altra, dove un altro portatore si assumeva il compito di far proseguire le merci. Regole ben precise non solo sull'organizzazione di queste Corporazioni, si trovano negli statuti di Mergozzo, Vogogna, Villa, Domodossola, Formazza e soprattutto in quelli più antichi e, per molti aspetti più completi, della Valle Divedro, del 1321 in ben 48 capitoli. Tali regole assicuravano ai mercanti

lombardi, ma anche toscani e veneziani, il superamento delle Alpi e l'avvio delle merci verso la Francia, il Belgio e l'Olanda e il centro Europa. Nel secolo XVII il Sempione assorbirà gran parte del transito mediante l'organizzazione dei trasporti effettuata sotto la direzione del barone vallesano Gaspare Stockalper, detto anche il re del Sempione, ma continueranno su scala minore, senza venire interrotti anche quelli in sottordine lungo tutte le altre valli verso gli estremi passi del Moro, dell'Arbola, del Gries, del S. Giacomo.

Come si è già accennato il Comune era responsabile della sicurezza delle strade che attraversano il suo territorio. Perciò il Comune teneva ossia proteggeva e manteneva le strade principali di comunicazione con gli altri Comuni, in particolare la via Francisca che risaliva l'Ossola e la via antronasca che diramava dalla prima al ponte sull'Ovesca. Questo esigevano gli Statuti della Corte di Mattarella: *"i consoli, uomini, paesi e terre dell'Ossola siano tenuti e debbano tenere in buono stato tutte e singole le strade pubbliche per le quali vengono le mercanzie e passano i viaggiatori; ed ogni anno, almeno per tutto il mese di marzo, devono ripararle, in modo che vi si possa transitare comodamente e si possano condurre mercanzie, animali e carri. E se avranno contravvenuto incorrono nella pena di tre lire imperiali per ciascun console e ogni qual volta le dette strade saranno trovate interrotte; e sia tenuto l'ufficiale od il giudice (della Corte di Mattarella) due volte all'anno di fare inchieste per mezzo dei suoi ufficiali, unitamente ad una o due persone da eleggersi dalla Credenza dell'Ossola, ossia*

da ciascun Comune; ed il sopralluogo sarà fatto nei mesi di aprile e di ottobre.

*E salvo che se qualche strada viene rovinata dall'impeto delle acque, sia dato un termine di quattro giorni per rassettala".*¹

In altri luoghi, specie in val Divedro, la strada veniva mantenuta agibile dalla corporazione dei vetturali e cavallanti che avevano in appalto i trasporti; talvolta a ciò erano costretti anche i viaggiatori².

Il Comune di Villa dovendo tensare la parte di via Francisca che attraversava il suo territorio faceva degli statuti per cautelarsi da eventuali danni e per assicurarsi dalla responsabilità di eventuali furti di mercanzie in transito di cui il Comune avrebbe dovuto rispondere.

Così si comprende: *«Nessuna persona o mercanzia vada per la strada di fuori che passa per il piano di Villa vicino al bosco non essendo tensata per il Comune di Villa. E se qualcuno contravviene a ciò e gli capita qualche danno, il detto Comune non sia minimamente tenuto alla restituzione e non abbia valore per quelli che non sono di questo luogo».*

L'articolo C37 stabilisce che la strada Francisca sia l'unica per la quale si possono trasportare mercanzie attraverso il Comune di Villa. Se qualcuno per evitare il pedaggio si serve di altra strada non tensata non può rivalersi sul Comune per eventuali danni subiti. Per il medesimo motivo l'articolo C38 esige che il transito delle mercanzie avvenga sotto scorta e, se questa non c'è, non si possa incolpare il Comune dei danni subiti.

L'articolo 36 degli Statuti del 1345 aveva limitato ciò alla sola notte, ma l'articolo 11

¹ Cfr. Statuti di Mattarella

² Cfr. Stat. di Divedro 38.

degli Statuti del 1351 lo stabilisce anche per i trasporti fatti di giorno.

Gli Statuti scendono anche a particolari minuti. L'articolo 28 degli Statuti del 1345 obbliga a mantenere sgombra la via pubblica dal ponte sull'Ovesca fino alla chiesa di S. Sebastiano (S. Bartolomeo), obbligo che viene esteso anche ad altre strade; in particolare viene proibito di far o lasciar scorrere le acque di irrigazione per le strade (Gli articoli 33 degli Statuti del 1345, 20 degli Statuti del 1465, 14 degli Statuti del 1606). L'articolo 39 degli Statuti del 1606 fa obbligo ai possessori di beni prossimi alla strada di mantenerla, aggiustarla e conservarla sgombra da ogni impedimento. Si tratta di una manutenzione ordinaria a cui per consuetudine vigente in tutta l'Ossola sono tenuti i confinanti delle strade, specialmente comunali interpoderali³.

I trasporti lungo la via Francisca in territorio di Villa furono regolati da una precisa legislazione. Sono imitati, mi pare, gli Statuti di altri Comuni vicini pure interessati alla corrente dei trasporti che si snodava lungo l'Ossola e che superava le Alpi al passo del Sempione ed altri (Gries, S. Giacomo, Antrona ecc.) di minore importanza. Statuti riguardanti i trasporti furono fatti dai Comuni a ciò interessati: Divedro, Formazza, Domodossola, Villa, Vogogna.

Il tratto a cui era interessato il Comune di Villadossola è quello che va dal traghetto o porto natante sul Toce, nel luogo della Masone a Vogogna, fino a Domodossola. Anche a Villa esisteva la corporazione dei trasportatori (*vecturales*) ai quali era appaltata l'organizzazione dei trasporti ed il trasporto stesso, il quale facevasi

generalmente con carri. Questa corporazione dipendeva dai consoli del Comune ed era diretta dal *partitor ballarum*, il partitore o distributore delle balle, cioè dei carichi, ed era eletto dai consoli. In sua assenza fungeva da partitore il console stesso.

Gli Statuti riguardanti i trasporti, il partitore ed i trasportatori vennero inseriti negli Statuti comunali. Lo stesso si ebbe del resto anche per altri Comuni dell'Ossola. Il codice più completo dove la materia è trattata per disteso è quello degli Statuti della val Divedro (1321) che contengono ben 48 capitoli relativi a questo argomento. Analogamente si dà ampio spazio a questa materia negli Statuti di Domo (1425).

Domodossola e Varzo erano sede della sosta, base di partenza e di arrivo di tutti i trasporti, vere stazioni sotto il controllo dei partitori, dove i carichi erano presi in consegna dai mercanti, pesati, distribuiti ai trasportatori e riconsegnati. Nell'Ossola Inferiore statuti riguardanti i trasporti si trovano in quelli di Vogogna e di Mergozzo, paesi allineati lungo la via Francisca proveniente dal Milanese e dal Novarese nell'Ossola Superiore in quelli di Formazza⁴.

L'ufficio del partitore è bene espresso negli Statuti della val Divedro e le sue incombenze non differivano da quelle dei partitori di Domo o di Villa. Suo obbligo era *"dare e prestare buone garanzie nelle mani dei consoli e dei credenzieri, pagando quanto deve pagare per il fitto della sosta e per la partita delle balle, e di rispondere e amministrare nella detta sosta i mercanti e le balle in transito e tutto*

³ Cfr. Stat. di Mergozzo.

⁴ Cfr. Stat. di Vogogna 11-34, 48, 49, 59-64, 79, Mergozzo 13, 14, 44, Formazza.

ciò secondo il volere dei consoli e credenzieri⁵.

L'ufficio di partitore era assegnato una volta all'anno e posto all'asta⁶.

Vediamo più da vicino gli Statuti di Villa al riguardo.

L'articolo 1 degli Statuti del 1351 stabilisce che nessuna persona possa assumersi il compito di andare a Domo a prendere carichi o condurli o farli condurre se non ha avuto l'incombenza dal partitore di Villa o, in sua assenza, dal console.

Se un trasportatore non ha rispettato il suo turno (*roata*), perde e deve cedere il carico al vetturale che lo segue.

L'articolo 2 degli Statuti del 1351 stabilisce che nessuno porti qualche carico fino al traghetto di Vogogna senza averne la facoltà. Chi contravvenendo non porta il carico al luogo prefissato e gli capita qualche danno od altro, dovrà soddisfare di sua tasca (Confronta anche l'articolo 51 degli Statuti del 1465).

L'articolo 3 degli Statuti del 1351 stabilisce che nessun trasporto sia fatto di notte senza licenza dei consoli e del partitore di Villa: il comune infatti in questi casi doveva predisporre una scorta (Confronta anche l'articolo 36 degli Statuti del 1351).

L'articolo 4 degli Statuti del 1351 stabilisce che il partitore non possa affidare carichi ad alcuno né portarli via da Domodossola se non gli sono stati affidati dal partitore di Domo, come è consueto, il giorno o la sera innanzi; se il carico affidato non è pronto e consegnato al borgo di Domo prima della terza ora del giorno, il mercante o il partitore di Domo che affida la merce sia tenuto a soddisfare ai danni

dei vetturali i quali non sono tenuti ad aspettare oltre quell'ora⁷.

Evidentemente il partitore di Villa non era altro che un anello di una lunga catena snodantesi lungo tutta la valle.

L'articolo 5 degli Statuti del 1351 stabilisce che il partitore di Villa non sia tenuto ad alcun indennizzo ai mercanti se la merce subisce dei guasti se non una volta per un carro che si spezza e due volte perché un bue si azzoppa.

Il vetturale che rinuncia al proprio turno è considerato come se abbia fatto il trasporto, e questo passa ad un altro; e se un altro non c'è per farlo il partitore o il mercante può far condurre la merce a spese del vetturale che ha rinunciato (articolo 6 degli Statuti del 1351).

Il partitore può direttamente partecipare al trasporto ed avere il carico ed il suo turno come tutti gli altri vetturali e nulla più (articolo 7 degli Statuti del 1351).

Egli è anche tenuto ad andare a Domodossola quando si fa la pesatura delle balle, e se il partitore di Domo non volesse fare la pesatura, il partitore di Villa è tenuto ad andare dal Vicario, cioè dal giudice della Curia di Mattarella perché lo costringa a compierla (articolo 8 degli Statuti del 1351).

Tutto ciò aveva due scopi: la verifica del peso e quindi la divisione dei carichi ed inoltre la prevenzione contro eventuali ammanchi imputabili ai vetturali.

Negli Statuti di Divedro il peso per ogni carico è stabilito in 18 rubbi, pari a 146 Kg. circa. Ogni vetturale o cavallante deve disporre di animali (cavalli, muli, buoi) di forza e qualità sufficiente⁸.

⁵ Cfr. Stat. di Divedro 38.

⁶ Cfr. Stat. di Divedro 118, Villa 89, Domodossola 69.

⁷ Cfr. stat. di Divedro 39.

⁸ Cfr. Stat. di Divedro 67, Domodossola 66, 73, 87.

L'articolo 11 degli Statuti del 1351 stabilisce che nessuna presuma di fare trasporto attraverso il territorio di Villa senza la competente custodia, e mancando essa il Comune non sia tenuto ad alcun indennizzo per eventuali furti o manomissioni delle merci.

Fuori del Comune di Villa nessuno era autorizzato a fare dei trasporti. Perciò si proibisce espressamente di oltrepassare il traghetto (porto) della Masone di Vogogna (articolo 40 degli Statuti del 1351).

Vetturali e partitore erano assoggettati ad uno speciale giuramento degli Statuti. Il partitore era tenuto a farli osservare ed a deferire al console i trasgressori⁹. Particolari precauzioni venivano prese affinché le merci non subissero manomissioni. Ogni carico era segnato dal partitore e dal vetturale, pesato prima e dopo il trasporto, e non era permesso di affidarlo ad estranei.

Questa legislazione sui trasporti, per molti aspetti interessante dovette essere in vigore dai tempi antichissimi. Sappiamo infatti che attraverso i passi ossolani e specialmente attraverso il Sempione transitavano continuamente, pellegrini e mercanti che collegavano l'Italia ed i suoi Porti con la Francia, l'Olanda e la Svizzera. I vescovi di Sion e di Novara non mancarono di favorire il passaggio attraverso l'Ossola ed il Vallese. I mercanti lombardi in particolare preferirono questa via perché per essi più sicura e più comoda. Nel 1267 furono fatte delle convenzioni fra il vescovo di Sion Enrico di Rarogne e quello di Novara Sigebaldo Cavallazzi per rendere sicuri i transiti

attraverso i rispettivi territori. Altri trattati erano stati fatti e si faranno in seguito dai mercanti lombardi con il vescovo di Sion, nel cui territorio e lungo la strada che porta ai mercati francesi ebbero fondachi e depositi.

La depressa situazione economica, la quasi totale sfiducia del popolo nel Governo, i gravi squilibri sociali di quest'epoca furono le cause che riportarono la piaga del brigantaggio. Fu necessario far venire in Ossola degli sbirri specializzati nella caccia ai briganti; ma, se la loro opera fu abbastanza efficace senza tuttavia essere risolutiva, fu molto dispendiosa. Fra le spese del 1619 del comune di Villa c'è anche quella di "154 lire e 10 soldi per mandare in galera li Cingari ed il Modinetto", briganti presi sul suo territorio. Il Giavinelli nelle più volte citate Memorie così ricorda: "L'anno 1620 si son fatti molti furti e pubblici e segreti nella valle Antrona; l'anno 1622 si son fatti molti omicidi"¹⁰.

Furono riportate in vigore le norme contro il brigantaggio emanate nel 1595, secondo le quali i muri di cinta vicino alle strade dovevano o essere in altezza inferiore a un braccio o raggiungere almeno tre braccia, oppure essere rasati al suolo, le aperture di alcune abitazioni dovevano essere chiuse e perfino i boschi fiancheggianti la strada dovevano essere tagliati e trasformati in prato per impedire che fossero comodo ricetto per appostamenti di briganti. Fra le spese della comunità di Villa nel 1622 trovo quella di 119 lire e 5 soldi "per causa della

⁹ Cfr. Stat. di Divedro 67, Domodossola 66, 73, 87.

¹⁰ Archivio parrocchiale di Pieve Vergonte: A. Giavinelli, Memorie Antiche e illustri della Prevostura della Pieve Vergonte, manoscritto.

estirpazione del bosco della Carrera, acciò solo sia ronzato et mantener prati", poi ancora 958 lire "per pagare li soldati che sono stati alla Carrera", e 59 lire e 15 soldi "per pagare gli sbirri per gli anni 1622 e 1623"¹¹.

Le popolazioni sparse nelle case rurali dovevano tenere occhi e orecchie bene aperti durante il giorno per non correre pericoli e per venire in aiuto quando la campana di qualche chiesa chiamava "ad stremitam" cioè dava l'allarme. Ma spesso nulla potevano i poveri villici con le loro armi di fronte ai briganti mascherati e armati dei famosi archibugi a ruota, con i quali si aprivano la strada in pieno giorno spandendo il terrore. Di notte poi ogni casa si trasformava in un piccolo fortizio. Le strette vie fra le case erano autentiche trincee fra cui chi passava doveva essere ben guardingo, essendo spiato da feritoie numerose e ben disposte allo scopo di scoraggiare i malfattori. Una volta tanto non erano i poveri che ne andavano di mezzo, ma i ricchi e soprattutto i mercanti in transito, i quali però erano soliti farsi accompagnare da bravi o sbirri al loro servizio. Tuttavia quando su una strada veniva commesso un furto ai danni di un mercante ed il ladro non era preso, rispondeva la Comunità, pagando i danni.

¹¹ Spese dal 1606 al 1624.

Bibliografia

- BERTAMINI T., *Un ponte che ancora esiste ed un vescovo mai esistito*, in "Illustrazione Ossolana", 1964, n.4.
- BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola 1976, pp. 157-161.
- Statuti della Curia di Mattarella (1467): *De stratib; reaptandis* in CAVALLO C., *Cenni Statistico Storici della Valle Vigizzo*, Torino 1845, vol. II, p. 117.
- Statuti della città di Novara, (SESALLO F., 1583) Libro V.
- Statuti di Divedro (1321) in ALVAZZI G., *Statuta valli Diverii*, Novara 1943.
- Statuti di Domodossola, (1425) in VITALE AMODINI DE CAPIS DELLA SILVA G., *Gli statuti antichi di Domodossola*, Parma, 1898.
- Statuti di Mergozzo, (1378) in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore*, Torino, 1878, vol.II, pp. 547-567).
- Statuti di Vogogna, (1374) in BIANCHETTI E., op. cit. pp.519-545.
- Statuti di Mocogna, in BUSTICO G., *Gli antichi statuti di Mocogna*, (1428), in "Archivio Storico della Svizzera Italiana", 1928, pp. 221-231.
- Statuti di Villadossola (1345, 1351, 1465, 1606) in BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola, 1976, pp. 387-412; 446-469; 506-526.
- Statuti di Formazza, in DE CENSI U., *Val Formazza*, Milano, 1961, pp.202-211.

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario
Settembre 2001

STRÀ GRANDA (Valle Anzasca)

La Stra' Granda, via della valle Anzasca.

La colonizzazione antropica della valle dell'Anza risale ad epoca remotissima, e risulta certificata da alcune importanti testimonianze e da significativi ritrovamenti archeologici. Il più importante è costituito dalla vasta necropoli di Bannio, i cui primi ritrovamenti vennero effettuati nel 1937 ma in assenza di restituzione scientifica, e poi ad opera di Michele Bionda tra il 1953 ed il 1956 che scavò non in forma sistematica il territorio pianeggiante a nord di Bannio, presso la strada carrozzabile che scende a Pontegrando, e qui ebbe modo di trovare un considerevole numero di tombe a inumazione che, unitamente alle altre trovate nel 1937, indicavano la presenza di un vasto insediamento riconducibile al primo secolo a.C.¹. Altri reperti tombali vennero ritrovati anche a Vanzone, e la collocazione piuttosto addentratata nella valle dei due siti appare segno evidente di come il territorio fosse non agli albori di un'antropizzazione, ma bensì ad uno stato assai avanzato. Peraltro all'epoca romana appartengono anche alcuni dei tratti più elevati della antica strada della valle Anzasca, da Macugnaga al passo del Monte Moro, dove i resti di pavimentazione sopravvissuti e visibili indicano un'appartenenza alla tecnica romana di strutturazione delle strade montane. Il connubio insediamento - via di comunicazione è naturale, e non v'è da meravigliarsi che la strada della valle Anzasca fosse già ben strutturata nell'epoca romana, vista l'entità degli

insediamenti desumibile dai ritrovamenti archeologici. E' però verosimile che la presenza di una via di comunicazione risalga addirittura ad epoche più remote, come lascerebbe supporre la presenza di strutture megalitiche di contenimento e supporto della strada stessa visibili nel tratto tra Cimamulera e Castiglione, strutture che appaiono del tutto assimilabili all'imponente insediamento di Varchignoli all'imbocco della valle Antrona, per il quale gli studiosi fanno riferimento al primo - secondo millennio a.C.²; l'entità delle strutture in valle Anzasca è ancora tutta da individuare, ma appare significativa la collocazione analoga all'imbocco della valle e con favorevolissima esposizione, caratteri questi della prima antropizzazione valliva. Peraltro anche qualche dato toponomastico contribuisce a collocare l'antichità dell'insediamento umano, come per esempio nel caso dei due centri all'imbocco della valle, Piedimulera e Cimamulera, il cui nome - secondo Enrico Bianchetti - non deriva dalla mulattiera alla cui base ed apice stanno, e che costituisce il primo tratto della via Anzaschina, ma bensì dal termine cellico "moller", che significa aspra salita³; fatto questo che lega oltretutto da contemporaneità la presenza di centri abitati e di una via di collegamento.

Riguardo alla individuazione delle popolazioni che furono protagoniste di questa prima colonizzazione il campo delle

¹ Cfr. BIONDA M., *Gli scavi Archeologici di Bannio*, in *Illustrazione Ossolana*, II, 1960, n. 1, pp. 35-42.

² Cfr. Varchignoli, *Alle origini dell'Ossola di pietra*, a cura di Villarte, e A.S.T.O., Villadossola, 1999.

³ Cfr. BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore*, Torino 1878, p. 14, ed anche BERTAMINI T., *La Mulera e la civiltà della topia*, in "Ossellana", XXIX, 1999, pp. 43-47.

ipotesi è totalmente aperto, e per tali vanno prese le affermazioni del Bianchetti che riporta come i primi abitanti dell'Anzasca fossero colonie di Atuati o Attuati "popoli menzionati da Cesare e nella iscrizione del trofeo d'Augusto tramandataci da Plinio"⁴. Queste popolazioni, collocate nelle alpi della Gallia Narbonense ed in aree non lontane dall'odierna Martigny, sarebbero passate anche in Anzasca, il cui nome deriverebbe, secondo un'azzardata ricostruzione etimologica, proprio da tali popoli nella successione *Antuasia*, *Antiascha* e quindi *Anzasca*.

La presenza comunque di una rete di strade in epoca romana in Ossola è testimoniata da sporadici ma significativi ritrovamenti, ed in modo particolare dalla iscrizione di Vogogna e da qualche tratto di struttura caratteristica esistente nel territorio dello stesso comune⁵, il quale costituiva lo snodo per la diramazione dei due assi principali di penetrazione della catena montuosa delle alpi, il primo appunto passante per la valle Anzasca, ed il secondo proseguente per Domodossola e poi diramantesi almeno in due tronchi, uno per l'Antigorio - Formazza e l'altro per il Sempione.

La grande importanza della via Anzaschina era anche legata al fatto che, attraverso alcune diramazioni e grazie alla collocazione stessa della valle, essa era in grado di mettere in comunicazione aree tra loro distanti, ed accomunate dal fatto di addensarsi attorno al massiccio del monte Rosa; queste diramazioni erano:

1° Il tratto che da Pontegrando porta a Bannio e risalendo la valle Olocchia,

raggiunge il passo o colle di Baranca che la mette in comunicazione con la Valle Sesia mediante la valle Mastallone oppure, per il passo dell'Egua e l'omonima valle a Carcoforo; questa diramazione consente di raggiungere quindi la media e bassa Valsesia.

2° Il tratto che da Prequarera raggiunge Mondelli e risalendo la valle omonima perviene al Passo di Mondelli, che si affaccia sulla valle di Saas poco lontano dal Passo del Moro; questa diramazione, importantissima anche per il suo ruolo alternativo alla strada del Monte Moro, conduceva all'accesso con il Vallese e tutto il territorio elvetico, e da qui all'Europa occidentale ed alla Francia in particolare.

3° Il tratto che da Borca di Macugnaga risale la valle Quarazza e raggiunge il Passo del Turlo e si affaccia sull'alta Valle Sesia, portando ad Alagna..

E' questo sostanzialmente lo schema che permane per i secoli successivi, e che si ritrova sostanzialmente immutato nell'epoca altomedioevale e medioevale, quando si infittiscono le notizie sulla valle e sulla strada. I collegamenti viari in epoca altomedioevale (sec. X) dovevano, specie per la valle Anzasca, essere sviluppati a causa del fatto che essa dipendeva religiosamente in toto dalla pieve di Vergonte, che costituiva il principale ed unico centro liturgico, e che, secondo il Bianchetti⁶, venne donata nel 962 da Ottone I al monastero di S. Pietro in Ciel d'Oro a Pavia. A Vergonte si doveva venire per la celebrazione dei riti, il pagamento delle decime, l'assunzione dei sacramenti: è pertanto logico che dovesse esistere una

⁴ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, p. 32.

⁵ Cfr. *Una strada lunga 1800 anni*, Associazione Culturale Ossola Inferiore, Vogogna, 1997.

⁶ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, p. 94.

via di comunicazione che consentisse agli anzaschini di pervenire sino alla pieve.

Verso la fine del secolo la valle passò sotto i domini della pieve di Brebbia: per questo periodo abbiamo testimonianza di insediamenti stanziali fin nell'alta valle, e precisamente nella conca di Macugnaga⁷, ed il Bertamini ipotizza che già qui esistesse una cappella – che identifica con la cappella dei Frassini – usata per la celebrazione dei riti da parte di sacerdoti provenienti dalla pianura, e quindi necessitanti di una praticabile via di comunicazione. Analoghe considerazioni si possono fare per l'istituzione della parrocchia di Bannio, la prima della valle, che il Bianchetti colloca nel pontificato di Alessandro III (1159 – 1181), il quale aveva espressamente scritto che in quei luoghi "dove l'abitato sia distante dalla chiesa parrocchiale, tanto che durante l'inverno, quando le piogge abbondano, [i fedeli] non possono pervenire alla stessa parrocchia senza grandi difficoltà, tanto che non riescono a partecipare agli uffici ecclesiastici in tempo"⁸; ciò da un lato testimonia dell'intenso transito sulle strade per motivi religiosi, ma anche delle oggettive difficoltà che questa pratica presentava, specie in un periodo in cui gli assi viari non dovevano ricevere attente e ripetute cure.

Il passaggio dell'Ossola inferiore e della Valle Anzasca al dominio del Comune di Novara e in sovrapposizione a quello dei conti di Biandrate avvenuto nel 1152, e poi confermato nel 1196, 1209 e 1210, e

successivamente ai conti di Castello⁹, determinò una svolta nel ruolo assunto dalla valle Anzasca, che venne a costituire un nodo di transito e di smistamento di primaria importanza per l'*Universitas Mercatorum* di Milano e per i commercianti di tutta la pianura lombarda, che miravano a collocare i loro prodotti oltralpe.

Il primo documento che indirettamente ci attesta questo ruolo per la valle Anzasca risale al 1217: in esso i mercanti italiani lombardi e toscani si accordano con il vescovo di Sion per la regolarizzazione dei transiti e commerci; in modo particolare il vescovo di Sion e tutta la popolazione si impegnavano per la protezione delle strade che dal Vallese raggiungevano l'Ossola:

*"Dalla croce di Ottans in su, per tutto il territorio del vescovo di Sion le strade sono del Vescovo, da qualunque parte entrino eccetto che da Antrona, ed il vescovo le deve mantenere e difendere; e se i mercanti venissero presi e patissero qualche danno, il vescovo deve richiedere quelle cose come se fossero proprie"*¹⁰

Gigliola Soldi Rondinini osserva come per il passo del Moro come per quello di Saas

⁷ BERTAMINI T., *La cappella dei Frassini, la chiesa più antica di Macugnaga*, in "Oscellana", XXX, 2000, pp. 164-171.

⁸ Cit. in BIANCHETTI E., *L'Ossola Inferiore ... cit.*, I, p. 140.

⁹ Cfr. per questa complessa vicenda RIZZI E., *I Conti di Biandrate e la valle Anzasca*, in Oscellana, XV, 1985, pp. 1-11, 178-192; 1986, pp. 97-112, ed anche BERTAMINI T., *La valle Anzasca ne secolo XIII: divagazioni storiche*, in 1291: la "Pace" del Monte Rosa nell'età della nascita degli stati alpini, atti del IX Convegno internazionale di studi Walser, Macugnaga – 12-13 luglio 1981, Anzola d'Ossola, 1994, pp. 59-78.

¹⁰ La citazione del documento è in BERTAMINI T., *Antronapiana*, in Oscellana, III, 1973, pp. 1-4, 91-97, 155-162; IV, 1974, pp. 48-56, 147-153; V, 1975, pp. 38-53; 131-137; cit. a p. 12.

essa non abbia ritrovato riferimenti documentari "neppure come posti di pedaggio: tuttavia le precise indicazioni sull'uso della sosta di Visp, località alla quale si accedeva direttamente attraverso la valle del fiume Saas ed Almagell, possono giustificare il passaggio attraverso i due suddetti valichi, mentre la scarsità dei pedaggi locali rendeva forse meno caro il trasporto"¹¹ delle merci, che il documento del 1217 ricorda essere "panni de serico", cavalli, lana, cera, fustagni, cordami ed armi¹². A tale riguardo, non è detto che fosse direttamente il passo del monte Moro ad essere utilizzato, ma piuttosto quello di Mondelli che, lì da presso, consentiva di scendere direttamente a Prequarera e a Ceppomorelli accorciando di parecchio il tragitto. La preferenza di questa via di transito era garantita anche dalla particolare condizione politica delle aree afferenti ai due passi (Moro e Mondelli), dato che i transiti per la valle di Saas da e per le valli Antrona ed Anzasca erano tutelati dai da Castello e dai Biandrate, ed è per questo motivo che il vescovo sedunense si limitava ad applicare gli estremi del trattato sopra citato ai suoi confini territoriali, dato che per il resto se ne dovevano occupare i signori competenti. Per l'area che ci riguarda nei primi anni del secolo XIII Jocelinus da Castello era visdomino di Sion e possedeva numerosi domini in Ossola, mentre suo fratello Pietro era Maior di Visp¹³:

da ciò deriva che il transito dei valichi doveva essere quanto mai sicuro, dato che essi non costituivano il *limes* di due territori appartenenti a giurisdizioni diverse.

La conferma più significativa di tutto ciò è rappresentata dal fatto che, quando nel 1247 i Biandrate divennero signori sia della Valle Anzasca che della valle di Viège grazie ad un legame matrimoniale, Gotofredo provvide a ripristinare e potenziare la strada del Monte Moro¹⁴:

"quella strada [del Moro] verso la metà del XIII secolo era assai guasta e non più atta al passaggio de' muli e del bestiame. Al conte Gotofredo di Biandrate spetta dunque il merito di averla a quell'epoca restaurata e migliorata, sì che mantenessi frequentatissima fino alla spirare del secolo XVI."¹⁵

Ricorda il Bianchetti come quest'impresa aveva portato anche all'apertura di un'altra via – oggi del tutto perduta – che passava sotto il ghiacciaio d'Embour e metteva in comunicazione con l'alta Valsesia e la valle di Gressoney. L'apertura delle due strade coincise con l'istituzione della colonia Walser di Macugnaga, quindi con la collocazione di un gruppo stanziato, e dovette impegnare risorse materiali ed umane assai rilevanti, in gran parte fornite dagli stessi abitanti della valle. Ricorda ancora il Bianchetti che "per questo passo usavano in quel tempo gli uomini di valle Anzasca, e particolarmente quelli di Macugnaga, portarsi nelle anzidette valli [Sesia e Gressoney] per ragioni di traffici e di mercati. Ma siccome a motivo de' pascoli

¹¹ SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine ...* cit., p. 374.

¹² Il documento è pubblicato in GREMAUD J., *Documents relatifs à l'histoire du Valais*, in "Mémoires publiés par la Société de la Suisse Romande", tomo I, Losanna, 1875, n. 92.

¹³ SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine ...* cit., p. 377.

¹⁴ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ...* cit., I, pp. 192-194.

¹⁵ Ibidem, p. 193.

limitrofi ben spesso accadevano litigi fra gli alpighiani delle diverse valli, così alcuna volta gli Anzaschini vi discendevano anche per rapinare, e massime per sorprendere i pastori sparsi su quelle alpi remote¹⁶, costume peraltro a cui si adeguavano anche gli abitanti della valle di Gressoney, con i quali gli anzaschini si scontrarono, secondo la tradizione, in un luogo di fronte a Vanzone che prese da ciò il nome di Campo Aostano.

Una battuta d'arresto nel flusso di traffici e persone con il Vallese ebbe luogo dopo la morte di Goffredo di Biandrate nel 1270, il quale lasciò cinque figli che poco gli sopravvissero: ciò creò le condizioni perché i Valsesiani prima, e gli Anzaschini poi si ribellassero al dominio dei feudatari, in ciò appoggiati dal Comune di Novara: gli uomini della valle di Viège, rimasti fedeli ai Biandrate, si opposero allora agli Anzaschini, e ciò provocò naturalmente condizioni di insicurezza ai passi ed ai transiti. Che peraltro i traffici lungo la valle, almeno fino a quel momento, fossero consistenti, è per induzione testimoniato dal fatto che a Pietrasanta, borgo che aveva sostituito l'originaria Pieve Vergonte distrutta dalla piena del 1250, vi fosse un luogo di esazione del pedaggio di proprietà del Comune di Novara, la cui metà degli introiti – che dovevano essere pertanto considerevoli – venne ceduta in godimento ai creditori¹⁷.

Solo con la pace stipulata il 16 agosto 1291 le condizioni di libero transito lungo la valle Anzasca ed i suoi passi vennero nuovamente garantite; il documento costituisce una fonte preziosissima per

definire il quadro dei traffici dell'epoca, ed illumina anche sulle attività in valle che della strada facevano ampio uso. È significativo che, per parte Anzaschina, figurassero contraenti residenti a Calasca, Bannio, Vanzone, Ciola (S. Carlo), Drocala (Castiglione) e Macugnaga, i quali si impegnavano, con la controparte vallesana, a garantire il transito sicuro non solo "agli abitanti e vicini di Valle Anzasca, ma anche a quegli uomini e persone argentarii che svolgono l'attività di argentiere in valle Anzasca, e sopra ai comuni e uomini di Macugnaga"¹⁸.

Ma per noi è importante il fatto che i contraenti:

*"Item preceperunt quod omnes homines de Valenzasca et de Magugnaga tam argentarii quam alie persone possint ire, stare et redire securis in personis et rebus per totam terram Valexii pro factis et offensionibus dicti comitis loncelmi et dicti Zannini et sequacium eorum et hominum de Vespia et de prebatiis eius; et similiter quod predictus comes et dictus Zanninus et eius sequaces et dicti homines de prebato de Vespia possint ire, redire et stare secure in personibus et rebus in Valenzascha"*¹⁹

Oltre agli "argentarii", che il Bianchetti però individua come coloro che lavoravano nelle miniere d'oro (e non d'argento, di cui non si ha traccia materiale), che quindi avevano transitato liberamente per e dal Vallese, il trattato estendeva le stesse condizioni di sicurezza ai pastori ed anche ai semplici viandanti.

¹⁶ Ibidem, p. 194.

¹⁷ Cfr. il documento relativo del 27 ottobre 1270 pubblicato in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 161-163.

¹⁸ Il documento è pubblicato in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 163-167.

¹⁹ Ibidem, P. 165.

Il trattato cita numerosi luoghi, ma in particolare il "ponte de Morgano quod est in Valenzasca", che potremmo identificare forse con il ponte del Vaud sotto il Morghen, il quale costituiva il limite entro cui era concesso al signore di Visp di transitare con truppe armate per andare a "offendere" quelli di Valsesia, passando quindi per il passo del Turlo.

Con la regolarizzazione della situazione politica in valle Anzasca il traffico dovette riprendere copioso, ed infatti risale al 1295 un documento nel quale si ritorna a fare menzione del pedaggio di Pietrasanta, anche se relativo al transito di bestiami per la valle Strona²⁰.

Abbiamo visto come nel trattato di pace del 1291 figurassero rappresentanti di quasi tutte le comunità della valle, che erano definite con il nome di Degagne: i consoli di queste Degagne si riunirono il 5 dicembre 1361 a Bannio, che era la capitale della valle, per stabilire i rispettivi limiti territoriali ai fini della ripartizione dell'estimo; tale documento cita alcuni luoghi fondamentali, come i corsi d'acqua, che dovevano essere attraversati da ponti posti lungo il tracciato della strada. Le Degagne presenti erano quelle di Macugnaga, Prequarera, Vanzone, Bannio, Anzino, Ciola (S. Carlo), Calasca, Meggianella e Drocala (Castiglione); venne così stabilito che la Degagna di Drocala si estendesse dalla scarpia – ossia dalla roccia – di Lavazero sino al promontorio sul quale sorge l'oratorio di S. Carlo di Meggianella; quella di Calasca dalla roccia di Lavazero sino alla punta del Sabbione, prima di Pontegrando; quella di Ciola dal riale de Ri, fino a quello della "Gattera"; quella di Vanzone da detto riale

sino al riale della Rotta; quella di Macugnaga dalla piana dell'Oro, di fronte all'oratorio del Vaud in su. E' da notare la mancanza delle terre di Piedimulera e Cimamulera, che infatti non appartenevano alla valle, ma bensì al territorio di Vogogna, e quindi sottostavano ad un diverso estimo.

La definizione territoriale di ciascuna Degagna costituì la base di un atto che per noi riveste un'importanza fondamentale, cioè la suddivisione dei tratti di strada Anzaschina al fine di gestirne la riparazione e manutenzione, atto che venne stipulato il 10 aprile 1373: è questo il primo documento esplicitamente riguardante la strada di cui disponiamo. Va da sé, per quanto detto in precedenza, che il documento riguarda la strada dal confine del territorio di Cimamulera in su.

Il 10 Aprile 1373 si riunirono infatti a Bannio su ordine del signor Alberico Cucarla di Piacenza allora Vicario delle terre dell'Ossola sottoposte alla giurisdizione del Comune di Novara, i rappresentanti delle così dette Degagne o circoscrizioni amministrative esistenti nella Valle Anzasca, al fine di assicurare la conservazione e manutenzione della strada Anzaschina, che chiamavano nel documento "Mastigia" e che giungeva fino a Pecetto, e per stabilire i tratti di essa con relativi ponti sui vari torrenti attraversati a carico di ciascuna Degagna.

La Degagna di Macugnaga doveva mantenere efficienti strade e ponti sul suo territorio fino al ponte di Campioli "secondo il modo consueto e che essi (i convenuti) defeminarono tra loro"²¹; qui appare una discrepanza con il documento del 1361 perché, si ricorderà, là si era stabilito che il confine territoriale di Macugnaga doveva essere il ponte del Vaud, e non quello di

²⁰ Documento pubblicato in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 169-170.

²¹ Ibidem, p. 242.

Campioli. Fin d'allora era in uso la pratica del trasporto della legna lungo la gola del Morghen (con una cloenda?), dato che i Macugnaghesi dovevano costruire "*secundum modum consuetum*" il ponte di Campioli - probabilmente in legno - quando quelli di Prequartera avessero completato il trasporto della legna "*in planum*".

La comunità di Prequartera doveva mantenere strada, ponti intermedi e "scarpie", che qui sono da intendersi come muri di sostegno, dal confine con Macugnaga fino al riale della Rotta, ma dato che esisteva una comunità anche a Mondelli significativa, si decise che entrambe dovessero contribuire alle spese per una quota paritaria. Dal riale della Rotta a quello di Battiglio la manutenzione era caricata sulla Degagna di Vanzone; appena ad oriente del riale di Battiglio cominciava invece il territorio della Degagna di Ciola o Civola, ossia dell'odierna S. Carlo, che con il piccolo centro di Battiglio doveva "*facere, et manutere stratam, scarpas et pontes bene et sufficienter*" fino al ranco di proprietà di Prando figlio di Gerardo Prandoli di Bannio, ossia un terreno "*qui est prope Pontem Grandem*"; anche qui Ciola e Battiglio suddivisero l'onere stabilendo per ciascuno la quota.

Il breve tratto dalla proprietà di Prando fino a Pontegrando, che con essa confinava e che il proprietario aveva ristretto costruendo il muro di recinzione del suo terreno, doveva per questo essere mantenuto da lui stesso: una prassi questa che i secoli successivi avrebbero reso comune, caricando a ciascun proprietario l'onere della manutenzione della strada per tutto il tratto in cui essa confinava con la proprietà.

La Degagna di Anzino era tenuta invece ad occuparsi del tratto da Ponte Grande sino al riale di Val Bianca, il quale era superato da un ponte, forse di pietra. Un tratto tutto sommato non lunghissimo: ciò che è interessante è sottolineare come non vi fossero prescrizioni per la strada che dal ponte di Pontegrando portava a Bannio e ad Anzino, segno che la diramazione per Baranca non aveva la medesima importanza della strada per Macugnaga (peraltro nemmeno il tratto del Moro e quello da Prequartera al passo di Mondelli vengono contemplati nel trattato).

Il tratto dal ponte di Val Bianca fino alla "*Scarpiam Lanzeram*" (Lavazera) era invece di pertinenza della Degagna di Calasca: è da notare che probabilmente non esisteva ancora la deviazione "bassa" della strada che andò a costeggiare l'Anza, e quindi il percorso in oggetto deve intendersi per quello che da Val Bianca saliva a Calasca Dentro, Antrognà, forse Olinò, e poi scendeva a Gurva e Molini.

Quelli di Bannio e di Prequartera invece si dovevano occupare del tratto dalla roccia Lavazera sino al ponte "*quod est super Riale Olini*", il quale però restava al di fuori "*quod de illo ponte non feneatur facere, nec manuteneri*".

Le comunità congiunte di Macugnaga, Vanzone, Ciola, Bannio, Calasca con Prequartera, Anzino e Battiglio dovevano invece occuparsi del tratto di strada che dal ponte sul riale Olinò, escluso, giungeva fino al ponte Orco, per dare aiuto alla comunità di Drocala che invece era caricata di altri oneri, come si vedrà fra poco.

Il rappresentante di Drocala, Todesco di Alberto però non volle sottoscrivere il trattato adducendo il fatto che voleva prima consultarsi coi "vicini"; allora i

convenuti gli concessero dieci giorni di tempo.

Nel frattempo essi decisero che Drocala doveva mantenere i due ponti sull'Olinò e sull'Orco, che erano evidentemente in legno, dato che questo onere era caricato a tale Degagna perché le altre non possedevano sufficienti boschi per garantire le riparazioni, che dovevano - se ne deduce - essere piuttosto frequenti, anche in considerazione dell'orografia del territorio di Castiglione. Oltre a questo Drocala doveva mantenere la strada dal ponte dell'Orco sino al confine con il territorio di Cimamulera, ossia fino al punto ove sorge l'oratorio di S. Carlo tra Meggiana e Meggianella.

Come si è visto il tratto di strada nel territorio di Cimamulera e Piedimulera non era contemplato nel documento, ed esso lo ritroviamo in un'altro atto, rogato il 30 luglio 1390²², stipulato tra i rappresentanti di Vogogna ed il sindaco della comunità della valle Anzasca, nel quale vengono fissati i confini tra il territorio di pertinenza della valle e quello di Vogogna attraverso l'apposizione di quattro termini, uno *"ad scarpium Pellegiae supra stratam iuxta saxum prope Friggiam. Item alium terminum supra saxum de Zildo prope quamdam lapidem grossam. Item alium etiam et unum terminum supra Crosam Cervere ad Giavinam iuxta quadam lapidem grossam subtus unum fodium"*. I quattro termini definivano una linea al di là della quale il territorio e la strada erano di pertinenza del consiglio delle Degagne di valle Anzasca secondo quanto stabilito nel trattato del 1373, ed al di qua, di Vogogna: è interessante la nota all'interno del

documento che prescrive che qualora si decidesse di fare un'altra strada per giungere al culmine della valle, questo debba essere fatto di comune accordo tra le parti: che ci fosse nell'aria un'idea poi non realizzata?

Il ruolo sempre più rilevante della strada, che le convenzioni imponevano di mantenere perfettamente efficiente, si rifletteva nell'aumento dei traffici, tanto favorevoli da incentivare il traffico transalpino. Tuttavia il tratto oltre i passi, specie nella valle di Visp, non doveva essere in buone condizioni: infatti il 20 Maggio 1403 i rappresentanti delle Degagne anzaschine, quelli di Vogogna con altri venuti ufficialmente dalla valle di Saas si riunirono a Bannio al fine di accordarsi sulla manutenzione dell'intera strada che da Vogogna raggiunge Visp all'imbocco della valle di Saas *"per patto espresso, di obilitare ed appianare e di far abilitare ed appianare tutta la strada per la quale si va dalla Valle Anzasca nella Valle Sosa, cioè dalla Sommità della cima del Monte Moro, sino al luogo di Vespia in buona e congrua forma, sufficientemente, a collaudazione di due uomini dabbene, eligendi da amendue le parti, a spese di quelli di Valle Sosa, e di mantenere la stessa strada e conservarla buona e sufficiente a dette loro spese, in maniera tale che si passino per la stessa strada condurre le mercanzie a cavallo ed a piedi, bene e sufficientemente, come sarà necessario e sembrerà meglio convenire, e ciò da ora al mese di Agosto prossimo futuro immediatamente, cioè cominciando adattare detta strada dalla Sommità di detta Cima sino alla Chiesa della Valle Sosa ed alla Casa predetta, e l'altra parte di strada, dalla detta Chiesa sino a Vespia, da ora sino a Sant-Martino prossimo venturo; e viceversa li sovrascritti della Valle Anzasca,*

²² Documento pubblicato in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 269-272.

Macugnaga, Mizana, a nome loro e predetti, per li quali hanno promesso e promettono che anche tutti e singoli li Uomini e ciascuna persona dei predetti luoghi e di detta Valle Anzasca, per l'avenire e fino in perpetuo, saranno taciti e contenti e che sempre collauderanno, confemeranno ed emologheranno e ratificheranno tutti e singoli li patti e tutte le infrascritte convenzioni colli singoli capitoli sotto la medesima obbligazione e reffeazione dei danni e rimborso delle spese di lite e fuori, siano tenuti e debbano per patto espresso ed hanno convenuto e promesso a stipulazione dei predetti della Valle Sosa accettanti al nome che sovra, di abilitare ed appianare la strada dalla detta Sommità di detta Cimma sino alla Chiesa di Macugnaga da ora sino al mese di Agosto prossimo venturo come sovra, e la restante parte di strada cioè da detta Chiesa di Macugnaga sino al Piano presso Milera territorio di Vogogna, da qui alla festa di S. Martino prossimo venturo a proprie spese dei detti sovra nominati e Uomini di detta Valle Anzasca, Macugnaga e Mizana e luoghi sovra scritti, a collaudazione ed approvazione come sovra in maniera tale che si possino per detta strada condurre le mercanzie a cavallo ed a piedi come si è detto di sopra, e quella sempre mantenere ed appianare come sovra a proprie spese dei detti luoghi e Valle Anzasca predetti, e ciascuna d'esse parti per il suo territorio, e ciò colla pena e sotto la pena di fiorini cinquanta d'oro da darsi e pagarsi da qualsiasi delle parti che non adempirà e ricuserà adempiere a quella parte che adempirà"

La definitiva sistemazione della strada ad uso specifico del transito di merci a cavallo ed in genere sovrappiave poneva le

condizioni per l'istituzione di una fiera annuale, che il Bianchetti afferma esistere "da tempo immemorabile", e che si svolgeva dal 15 al 31 di agosto. La fiera era frequentatissima più che dagli Ossolani, dai Vallesani e dai Valdostani "che vi pervenivano dai passi conosciutissimi del Monte Moro e del Turlo"²³; sempre secondo il Bianchetti addirittura gli uomini della valle di Saas vantavano diritti per il suo mantenimento.

La grande importanza della fiera, ed il volume dei traffici che vi si svolgevano aveva persino indotto il pretore di Vogogna a tenervi una sorta di tribunale per otto giorni.

La decadenza della fiera sarebbe giunta con i rivolgimenti politici e le lotte dei secoli XV e XVI, tanto che nel 1524 venne stipulato un accordo tra i rappresentanti del Vallese, i castellani della valle di Saas Gaspare Ferrari e Jost Metz ed i consoli di Villadossola per trasferirla a Villadossola, dove rimase almeno fino al 1530, quando gli abitanti di Vogogna brigarono per averla trasferita nel loro territorio²⁴. La causa che ne derivò si protrasse per oltre un decennio, con la vittoria dei vogognesi, che ottennero di spostarla nella loro cittadina colla espressa condizione che qualora i Vallesani avessero manifestato il desiderio di ripristinarla a Macugnaga, ciò dovesse essere consentito senza condizioni. Ciò infatti puntualmente avvenne dieci anni dopo, dato che risale al 3 agosto 1540 la rogazione dell'atto con il quale i vogognesi rinunciarono ad ogni diritto sulla fiera dietro il pagamento, da parte degli uomini di Macugnaga, delle spese affrontate dalla comunità di Vogogna

²³ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, p. 566.

²⁴ Cfr. BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola, 1976, pp. 71 - 72.

per la ratifica dell'atto di dieci anni prima.²⁵ Per circa un secolo la fiera continuò a tenersi a Macugnaga, finché nel 1635 gli abitanti di Vogogna non tomarono alla carica per il trasferimento, adducendo come pretesto il fatto che per i mercanti era una collocazione più comoda, segno questo che la direzione di provenienza dei mercanti stava cambiando, e che il transito da e per il Vallese aveva preso altra via, e precisamente quella del Sempione.

La permanenza della fiera risultò però assai molto breve, anche perché i vogognesi non erano riusciti ad ottenere la ratifica dal Governo di Milano dell'atto notarile con cui era sancito il trasferimento; ma soprattutto perché, a causa dei danni provocati dall'alluvione del 1640, gli abitanti di Macugnaga richiesero di nuovo di avere la fiera come fonte di reddito per potersi risollevarsi; la fiera venne quindi di nuovo spostata nella sua antica sede nel 1642²⁶.

Nel frattempo la valle Anzasca era passata, con tutta l'Ossola inferiore, al dominio visconteo e poi sforzesco, partecipando alle vicende belliche di quegli anni in contrapposizione con gli Svizzeri.

Nel 1446 l'intera Ossola inferiore, e quindi anche la valle Anzasca sarebbero stati infeudati a Vitaliano Borromeo, famiglia sotto il cui dominio rimasero per secoli. Vitaliano, forse per consolidare il proprio potere che era stato largamente contrastato dall'Ossola inferiore, e particolarmente dalla Valle Anzasca, decise di applicare uno specifico favorevole statuto per quest'ultima con degli appositi capitoli, che vennero stipulati il 3 agosto

1449²⁷, e che costituiscono fonte importante per la storia della strada Anzaschina. Il Borromeo infatti, confermando le esenzioni di cui la valle godeva, vi aggiunse per tutta la popolazione la possibilità di *"trarre le biade, il vino, i legumi ed ogni altra derrata o mercanzia ad essi necessaria, per tutto il territorio a lui [Vitaliano Borromeo] soggetto, senza per questo dover pagare alcun dazio, pedaggio o gabella, e senza chiederne speciale licenza ad alcun ufficiale o delegato"*²⁸. Una simile concessione non poteva che incentivare il traffico delle merci lungo la strada Anzaschina, per la quale tra l'altro il Borromeo si impegnava, a proprie spese, a far eseguire lavori di completamento e di riparazione. Il fatto che ancora nel 1559 fosse praticabile ai carichi someggiati la strada del Monte Moro²⁹, induce a pensare che i lavori eseguiti nella seconda metà del Quattrocento si fossero estesi sino al passo.

Gli effetti di questi incentivi si dovettero fare sentire subito, e probabilmente da collegarsi ad essi è il fatto che, nel 1458 gli abitanti di Macugnaga acquistarono in perpetuo il diritto di transito sul ponte in pietra che a Prata di Vogogna attraversava il Toce, e che costituiva solido collegamento tra la via Francisca, sviluppata sul lato sinistro della valle, e la sponda destra da cui si poteva pervenire a Piedimulera e salire quindi in valle Anzasca³⁰ (e ciò indipendentemente dal fatto che poco dopo il ponte venne

²⁷ Il documento è pubblicato in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, p. 246.

²⁸ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, p. 375.

²⁹ La notizia è riportata, senza menzionarne la fonte, in BIANCHETTI E., *Notizie ... cit.*, p. 23.

³⁰ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, pp. 413-414.

²⁵ Cfr. BIANCHETTI E., *Notizie su Macugnaga*, Anzola d'Ossola, 1987, p. 27.

²⁶ BIANCHETTI E., *Notizie ... cit.*, pp. 30-31.

spazzata via da una piena, e si fu costretti a servirsi del solito traghetto alla Masone).

Il transito sulla strada Anzaschina non era però solo legato ai commerci transalpini ed all'approvvigionamento di materie e derrate per gli abitanti della valle, ma anche alla presenza delle numerose miniere d'oro di Macugnaga e di Vanzone, che nel XV secolo vennero sfruttate dai Coni riprendendo un'attività forse risalente all'epoca romana³¹: la tradizione vuole che essi avessero un presidio alla torre di Battigio, e che il nome del luogo derivasse dal fatto ch'essi avevano il diritto di battere moneta, ma ciò appare poco verosimile. Tuttavia anche l'attività legata al ferro era tutt'altro che secondaria, come dimostra la straordinaria fortuna dei Ferrari in valle Anzasca, ed a Piedimulera in particolare, e come attesta il fatto che nei "Capitoli dell'Ossola Inferiore ossia degli uomini di parte ferraria dela Giurisdizione di Vogogna concordati con i Capitani e Difensori della Eccelsa Repubblica Milanese" del 14 novembre 1447, venne chiesta ed ottenuta l'abolizione del dazio sul "ferrum, azale et aramina laborata", cioè sugli oggetti in ferro, acciaio e rame lavorati³². Anche se la materia prima proveniva in larga misura dalla valle Antrona, è assai facile che i prodotti lavorati risalissero la strada Anzaschina per prendere la via del Vallese. Lunga la strada dovevano esservi numerosi posti di sosta e di approvvigionamento: abbiamo notizia di un magazzino a Vanzone, destinato a contenere le merci

provenienti dalla Francia che esisteva ancora nel XVIII secolo³³ e si chiamava Biaggione; sappiamo di un'osteria con cambio dei cavalli a Madonna di Cimamulera gestita da un certo Gugliemazzi nel XVII secolo, il quale eserciva anche il diritto del dazio dei grani, e che grazie a questo fece la sua fortuna³⁴; sempre a Vanzone esisteva poi anche un posto di dogana ed un cambio dei cavalli³⁵; innumerevoli infine erano le "pose" e "soste", spesso in corrispondenza di cappelle, la cui struttura con portico passante e sedile consentiva al viandante di effettuare appunto una sosta. In caso di pestilenza poi una guardia probabilmente a Macugnaga ed a Piedimulera, era stipendiata da tutte le comunità della valle, e risultava essere particolarmente efficiente nel contenimento dei Vallesani apportatori del morbo, se dobbiamo prestare fede alle affermazioni di Joachim de Annono³⁶.

Per una via di tale importanza e così trafficata non doveva mancare un sistema di difesa e di controllo lungo tutto il percorso, anche perché attraverso di essa sarebbero potuti penetrare eventuali invasori.

³¹ GORINO G.L., *Notizie riguardanti la Valle Anzasca e l'Ossola*, 1722, manoscritto citato e sunteggiato in Cfr. BIANCHETTI E., *Notizie su Macugnaga*, Anzola d'Ossola, 1987, p. 32.

³² BERTAMINI T., *Storia di Cimamulera*, manoscritto in corso di pubblicazione.

³³ ZAMBONINI C., *Notizie antiche della valle Anzasca*, 1830, manoscritto citato e sunteggiato in Cfr. BIANCHETTI E., *Notizie su Macugnaga*, Anzola d'Ossola, 1987, p. 35.

³⁴ Relazione di Joachim de Annono, 12 marzo 1533, pubblicata in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 494-508.

³¹ Cfr. BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, pp. 342-349.

³² BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 332-339 ed anche BERTAMINI T., *I Ferrari signori della "Mulera"*, in "Oscellona", XXIX, 1999, pp. 65-93; in particolare alle pp. 73-74.

In epoca longobarda gran parte del territorio fu affidato a quei *militēs arimanni* che dovevano difendere l'Ossola dalle eventuali invasioni. I resti di queste antiche difese sono da vedere negli stanziamenti lungo il percorso, anche se le strutture superstiti (ma ve ne dovevano essere ben altre) non sembrano appartenere tutte ad una medesima epoca, e soprattutto fanno riferimento a diverse tipologie funzionali, sempre tuttavia legate alla strada. A Piedimulera si trovavano una porta ed un castello con funzione di controllo del passaggio, sui quali venne poi costruita la grande torre tardocinquecentesca di Desiderio Ferri, appartenente ad una famiglia che secondo il Bertamini aveva posseduto il castello ed esercitato il controllo all'ingresso della valle³⁷; a Cimamulera resta una torre di struttura dubbia, non possedendo dimensioni ed elementi tali che la facciano ascrivere alla tipologia delle tori di segnalazione (anche se la sua posizione potrebbe far pensare a questo ruolo), e che sembra risalire al XVI o ai primi del XVII secolo; a Castiglione il toponimo indica la presenza di un fortilizio del quale si sono perdute le tracce, mentre a Battiggio la bella torre, eretta tra XIV e XV secolo, potrebbe essere ascritta a elemento di controllo diretto della strada che vicinissimo le passava, ma anche a struttura legata all'attività mineraria cui il toponimo stesso del centro rimanda. A Prequarera è ancora la toponomastica a rilevare un insediamento di controllo, ed analogamente a Macugnaga dove la toponomastica svela la funzione che avevano alcuni luoghi (come l'alpe Garda e Quarazza) assegnati agli incaricati della

difesa e controllo del territorio.

Non sappiamo quanto siano stati efficaci questi apprestamenti di controllo e difensivi sullo scorcio del XV secolo, quando lo scontro tra il Ducato di Milano ed i Vallesani si fece aspro ed acceso. E quando la strada venne utilizzata per il transito di contingenti, come nell'aprile del 1487, mese in cui uno di essi, richiesto da Galeazzo Sforza al podestà ed agli abitanti della Val Sesia come rinforzo contro l'imminente invasione elvetica, dovette scendere in Ossola ovviamente passando per l'Anzasca³⁸. Poco dopo truppe di presidio sarebbero state collocate in Anzasca, come in Vigizzo ed in Antrona. Il Capis ci ricorda ancora come in occasione dell'assalto degli Svizzeri al borgo di Vogogna, gli abitanti fossero fuggiti all'interno della valle Anzasca, e per farlo dovettero servirsi, naturalmente, della strada³⁹.

I posti di controllo della via dovettero essere in efficienza anche verso la fine del XVI secolo, quando la piaga del banditismo afflisse l'Ossola, contro la quale il governo spagnolo si limitò a emanare infruttuose grida, ed a risarcimento dei cui danni le comunità dovettero impiegare ingenti capitali per rifondere le perdite dei mercanti che sulle strade transitavano in situazione di grave rischio. Tra le grida emanate dal governo spagnolo particolare rilevanza assume quella del 29 luglio 1595, che imponeva una serie di drastiche prescrizioni per garantire la sicurezza delle strade e del transito; anzitutto veniva concesso il mantenimento dei muri fiancheggianti le

³⁸ Documento in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore* ... cit., II, pp. 394-395.

³⁹ CAPIS G. M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, 1673, p. 49.

³⁷ BERTAMINI T., *I Ferreri* ... cit., in particolare alle pp. 68-69.

strade soltanto s'erano alti più di due metri, in caso contrario andavano rasi al suolo per non fornire ai banditi una postazione favorevole. Secondariamente i boschi fiancheggianti le strade dovevano essere completamente tagliati, e le case adiacenti o chiuse o demolite per lo stesso motivo⁴⁰. Indubbiamente buona parte di queste prescrizioni non dovette avere concreta esecuzione, tuttavia la drasticità delle prescrizioni fornisce misura di quanto il problema fosse diffuso. Quale fosse l'entità del male sul territorio lo possiamo desumere da una notizia assai interessante riportata nel manoscritto settecentesco del notaio Gorino, il quale affermava che "Presso Vanzone anticamente la strada correva fuori al piano, sotto Pesciola e Castiglione, e sempre al tempo del Gorino se ne vedevano gli avanzi delle scarpie in alte pareti che le sostenevano, ma perchè il mantenimento era troppo dispendioso, e soprattutto perchè essendo lontane dai luoghi abitati era sempre grandemente infestata dai malandrini, fu abbandonata, e fatta piegare verso i luoghi abitati"⁴¹.

E' assai strano il collegamento tra Vanzone, Castiglione e Pecciola, a meno che non si intendesse con ciò tutto il tratto della valle tra essi compreso: sappiamo però che nel XVIII secolo da Pontegrande a Molini la strada correva presso l'Anza, e che una deviazione si staccava dal ponte di Val Bianca per portarsi a Calasca, e che

all'epoca era tutt'altro che abbandonata: peraltro l'orografia del terreno, pressoché pianeggiante, non si accorda con la presenza, citata dal Gorino, di imponenti muri di sostegno. Forse il tratto in questione era quello da Molini a Castiglione, ma appare assai strano che si facesse correre la strada in una località impervia come quella oggi attraversata dalla carrozzabile, con grande dispendio di energie e denari, quando si sarebbe potuto seguire il tracciato più alto ma comodo che infatti la strada antica ha ancora oggi.

L'istituzione delle "Milizie delle terre" ordinata dal governatore di Milano nel 1616 tentò con un discreto successo di rendere più sicure le regioni: ogni comunità doveva averne una, e dotarla del necessario armamento; in modo particolare per la valle Anzasca ve ne erano a Piedimulera (con un contingente di 12 soldati), a Cimamulera (40 soldati) e in tutta la valle Anzasca (290 soldati)⁴²; di queste milizie sopravvivono quelle di Calasca e di Bannio: esse battevano il territorio, i confini e soprattutto vigilavano le strade, in modo da renderne più sicuro possibile il transito.

Una notizia interessante per quanto concerne poi la storia militare della valle Anzasca e della strada riguarda le fortificazioni approntate al passo del Turlo in forma di uno sbarramento composto di legna e pietre ed in fondo alla valle Quarazza, nel sito detto *Al gualdo di portotico*, in occasione degli scontri tra Francia e Spagna per bloccare il passo ad un contingente di Valsesiani che si riteneva volessero passare per la valle Anzasca, ma che poi desistettero dall'impresa.

⁴⁰ Il profilo storico-militare qui delineato e i contenuti della grida del 1595 sono tratti da BERTAMINI T., *La storia*, in «Terra d'Ossola», Domodossola, 1984, pp. 77-112, alle pp. 91-96.

⁴¹ GORINO G.L., *Notizie ... cit.*; cito qui la libera trascrizione sunteggiata in Cfr. BIANCHETTI E., *Notizie su Macugnaga*, Anzola d'Ossola, 1987, p. 32.

⁴² L'elenco delle milizie ed i rispettivi contingenti sono in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, I, p. 591.

Nel corso dei secoli la strada Anzaschina dovette subire numerosissimi danni provocati dalle alluvioni che interessarono tutta l'Ossola; solo di alcune però abbiamo effettiva notizia nella valle, in maniera soprattutto indiretta. La più antica di cui si abbia conoscenza è quella che portò alla distruzione del borgo di Pietrasanta nel 1328, originata dall'irrompere di una grande massa di acqua, neve e detriti accumulatisi presso Castiglione a seguito di uno sbarramento formato da grandi quantità di neve e da una frana; vista la collocazione e le caratteristiche della strada Anzaschina in questa zona, è facile ritenere che ad essa non ne siano venuti danni, se non nel tratto iniziale a Piedimulera.

Dal manoscritto dello Zambonini sappiamo che in epoca imprecisata (forse nel 1640), per la strada del Monte Moro "in occasione di una grandissima inondazione rovinò dal Monte Rabbio una frana così tremenda che disfece gran parte di quella strada che poscia non venne più riattivata"⁴³.

Certamente a risentire maggiormente delle alluvioni dovettero essere i numerosi ponti, per la maggior parte in legno, che attraversavano i riali lungo il percorso della strada; ed i tratti di essa che correvano più vicini all'Anza, a Pontegrande in particolare, ma anche più in alto; della ripetuta prassi di rifacimento dei ponti però non abbiamo precise indicazioni documentarie, e siamo costretti a fare solo considerazioni generali. Anche le valanghe dovettero compromettere spesso l'integrità della strada: di esse ce ne dà notizia il Sandretti

nel suo libro⁴⁴, ricordando quelle del 1777, del 1863 e del 1888.

Certo l'intensificarsi delle alluvioni in Ossola nel XVII e XVIII secolo, quando più pesante si fece il giogo del dominio spagnolo, tutto articolato in tasse e balzelli imposti alla popolazione, contribuì a ridurre in parte il transito lungo la strada, ed a peggiorare le condizioni generali della valle, anche se i quadri a tinte fosche che gli stessi anzaschini dipingevano accompagnando le suppliche al governo milanese per l'esenzione da nuove tasse ed il mantenimento degli antichi privilegi concessi dagli Sforza e confermati dai Borromeo, appaiono un poco caricati. Questa pratica delle suppliche "a tinte fosche" appare per la prima volta nella metà del XVI secolo quando gli Anzaschini, con il resto dell'Ossola inferiore, vollero essere esentati dal pagamento della tassa del Mensuale, salasso mensile che doveva servire unicamente alle paghe dei soldati; essi incaricarono infatti nel 1553 Ludovico Bosio perché presentasse una supplica a riguardo al governatore di Milano Ferdinando Gonzaga, nella quale descrissero le condizioni miserrime della valle con un tale impeto da suscitare qualche dubbio, anche in noi oggi: in particolare gli anzaschini tendevano a rendere evidenti "la sterilità, la povertà, et la vicinità di detta valle alli Todeschi Vallesani"⁴⁵; quest'ultimo punto appare quello più sospetto, perché, come ben sappiamo, la vicinanza con gli svizzeri tutto portava tranne che danni, come peraltro dimostra la fortuna e continuità

⁴⁴ SANDRETTI A., *Calasca, Zibaldone*, Domodossola 1948, p. 32.

⁴⁵ Relazione di Joachim de Annono, 12 marzo 1553, pubblicata in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore ... cit.*, II, pp. 494-508.

⁴³ ZAMBONINI C., *Notizie ... cit.*, in Cfr. BIANCHETTI E., *Notizie ... cit.*, p. 35.

della fiera annuale. Il Governatore incaricò quindi il ragioniere camerale Gioacchino de Annono di Arona di effettuare una visita in valle, e di relazionare sulle sue effettive condizioni, verificando se i capi esposti fossero veritieri.

Nella relazione l'Annono sottolineava l'asprezza della valle "con pochissima o quasi nulla planifia ... et nello intrare in detta Valle si ascende un monte per un miglio circa, poi si trova la strada di man dritta costrutta nelle montagne, larga circa un braccio e mezzo, ed in tal luogo di più o di meno, molto alta e precipitosa; e gli suoi campetti quasi tutti da una banda, cioè verso la strada di mano dritta, come sopra, e costrutti nelli sassi della montagna con li muretti di pedra senza calcina, a secco, quali sostengono il terren sopra detti sassi ... Dall'altra banda, cioè a man sinistra, non gli è strada, ma gli sono monti asperi ..."⁴⁶. Il tratto di strada qui descritto è quello che da Piedimulera saliva fino a Pecciola, le cui condizioni di asprezza territoriale non potevano non impressionare un povero abitante del lago, abituato alle visioni aperte del Verbano e della pianura. Parlando poi di Macignaga egli ricorda che "de man dritta gli è strada, qual va in val di Sesia"⁴⁷, riferendosi al passo del Turlo, ma ribaltando il riferimento, perché osservando il monte Rosa la strada si rivolge a sinistra, e non a destra. Che per l'Annono questa realtà non gli fosse familiare lo si capisce bene dal tenore della sua relazione, nella quale le finte fosche dipinte nelle suppliche dagli anzaschini qui vengono ulteriormente accentuate, ed il relatore mostra di prestare fede alle affermazioni dei postulanti che rincarano la dose. Che l'Annono vedesse

solo quello che gli si voleva far vedere appare abbastanza chiaro dal fatto che egli aveva "compreso che in detta Valle non fanno eserciti, nè da ivi passano forastieri qual cosa credo sia più che vero, per il male sito di detta valle. Ho visto e considerato, e s'è ancora ottimamente verificato, la detta Valle essere tanto finitima a' Valesani di Valsesia, Todeschi che hanno li suoi luoghi incorporati ed intricati con quelli de Vallesani; e che in tre ore da detta Valle si può andare alla terra di Valsesia, e l'uno con l'altro assiduamente praticano"⁴⁸: di forestieri ne passavano, eccome, ed il continuo transito da e per il vallese era legato al traffico di merci, che però all'ispettore era stato attentamente tenuto nascosto.

Le condizioni della strada non dovevano essere particolarmente cattive, dato che l'Annono non ne fa cenno, e d'altro canto non erano passati molti anni da che il Borromeo aveva provveduto a farla sistemare.

Come che sia la relazione dell'Annono fece il suo effetto, e la valle venne esentata dal Mensuale; ma la cosa si sarebbe ripetuta circa un secolo dopo, quando nel 1649 gli Anzaschini reinoltrarono al governo spagnolo, nella persona di Filippo IV, la richiesta di esenzione dai tributi, che effettivamente venne concessa nel 1655, dopo che una seconda visita venne fatta in valle dal magistrato milanese Cesati nel 1651.

Egli si portò in valle in pieno inverno – e dovette muoversi non senza difficoltà lungo la strada della valle – ed esaminò la situazione certo in un periodo assai sfavorevole, nel corso del quale non era possibile rendersi effettivamente conto né

⁴⁶ Ibidem, p. 497.

⁴⁷ Ibidem, p. 498.

⁴⁸ Ibidem, p. 499-500.

delle potenzialità agricole della valle, né del transito effettivo lungo la strada, transito che tuttavia doveva aver cominciato a ridursi a seguito del potenziamento del Sempione attivato da Gaspare Stockalper.

Un quadro differente avrebbe fornito la relazione del Governatore del Novarese Marchese Vincenzo Ferrero d'Ormea, che venne incaricato dal Re di Sardegna di ispezionare i territori di nuovo acquisto – annessi dopo il 1743. L'Ormea effettuò la sua visita nel 1768, e relazionò sulle condizioni economiche, territoriali, sui bisogni locali, le strade, le questioni pubbliche; per la valle Anzasca però non ebbe annotazioni sulla strada.

La successiva descrizione della valle Anzasca e della sua strada venne fatta dal Sottile per il suo *Quadro dell'Ossola*⁴⁹, che ci informa:

"Per mezzo di una strada assai ripida e di un miglio, si giunge a Cima Mulera; che è pure una parrocchia. Non avvi forse nell'Ossola colle più ameno e fecondo, e vista più bella di quella di Cima Mulera. Una vasta pianura, molti Comuni si presentano allo sguardo; ed il contrasto delle incolte montagne coi prati coperti di fiori e coi campi biondeggianti di spiche eccitano sensi di compiacenza. L'Anza che rapida, ma maestosa, scorre per unirsi per sempre alla Toce, e sacrificarle il suo nome, e le sue acque, darebbe ad un quadro un nuovo rilievo, come dà nuovo piacere allo spettatore.

[...] A canto ad una vedonsi viali, e giardini pensili, che dappertutto piacciono, ma che qui sorprendono.

I vini di Cima Mulera sono buoni, forti, e si conservano sino a quattro e cinque anni,

quindi decadono. Si smaltiscono nell'Ossola e nella Svizzera.

*A Piè di Mulera, e Cima Mulera si fa un picciol commercio colla Valle. Vi sono negozianti, che ne ricevono le derrate, cioè il butiro ed il formaggio; e che le vendono le granaglie necessarie, pane, ed altri oggetti di picciol rilievo. [...] La strada maestra della Valle Anzasca è sassosa, cattiva, penosa per le frequenti salite e discese. Castiglione è la prima parrocchia, che si presenta dopo Cima Mulera. Ella forma vicino a 900 anime sparse e divise in vari Cantoni, come lo sono generalmente tutte quelle delle montagne; perché la scarsezza del terreno adattabile alla coltura face che si coltivavano i colli più aprici, le Valli che promettevano maggior fecondità, e le piccole pianure, che ritrovansi anche nei monti. Ma questi colli, queste Valli, queste pianure sono fra loro lontane e talora lontanissime dalla parrocchia"*⁵⁰

Ed ancora:

*"Da Castiglione si va a Calasca, ma la strada maestra passa sotto questa parrocchia, che si vede ottimamente situata nell'ampio seno della montagna, che la circonda. La felice esposizione, sempre propizia all'agricoltura e alla sanità, fa che in questo bel territorio maturino formento, segala, legumi, vino, oltre alle castagne e alle noci, che vi sono in quantità"*⁵¹

Di straordinaria importanza per la ricchezza di informazioni sulla strada è la relazione che l'ing. Gian Domenico Protasi di Piedimulera, uno dei massimi fautori della strada carrozzabile della valle, inviò per

⁴⁹ SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810.

⁵⁰ SOTTILE N., *Quadro ... cit.*, pp. 121-122.

⁵¹ *Ibidem*, p. 124.

caldeggiare la realizzazione all'intendente provinciale di Pallanza; la prima parte infatti è una disamina, tratto per tratto delle condizioni dell'antica strada mulattiera:

"Piedimulera 25 Luglio 28

Ill.mo Sig. Intendente

Reduce da una gita testé fatta nella Valle Anzasca non posso a meno di fare un rapporto alla S.V. Ill.ma sullo stato deplorabile delle strade scorrenti nella medesima: obbligo me ne impone l'onorevole delegazione datami dal Congresso Provinciale.

E' veramente doloroso di vedere in pessimo stato le strade di una Valle cotanto interessante e per il numero de' suoi abitanti e per la ricchezza del suo territorio in legnami e minerali auriferi, nonché per la bellezza di varie regioni e varietà di cascate e spettacolo maestoso di alte cime e di etemi ghiacciai fra cui torreggia in gigantesche forme il Monte Rosa, oggetti tutti che vi attraggono annualmente buon numero di viaggiatori di lontane regioni, fra cui è bello di doverare il Granduca Regnante di Toscana.

Io accennerò brevemente lo stato delle strade di tronco a tronco onde la S. V. Ill.ma avendone precisa contezza possa dare quelle provvidenze che nell'alta sua saviezza e distinto zelo nel promuovere il bene del pubblico crederà le più convenienti ed efficaci. E per fare la cosa completa io prenderò le mosse dal confine di Piedimulera con Pallanza presso la R. Strada del Sempione cioè ove principia il Mandamento di Bannio.

In fine di questo rapporto proporrei una mia idea per la formazione di una nuova strada di comunicazione fra queste due Comunità,

1 - A partire dalla R.a Strada del Sempione dopo breve tratta di strada carrozzabile di mediocre stato nel territorio di Pallanza, s'incontra quella simile di Piedimulera, la quale sino all'abitato avrebbe bisogno di alcune opere di adattamento di non grave spesa.

2 - Dall'abitato di Piedimulera al confine di Cimamulera la strada detta della Mulera è ripida disagiosa in sommo grado; il suolo selciato con grosse pietre e cordoni troppo sporgenti la rendono altresì pericolosa. Dovrebbe riformarsi il selciato con pietre più piccole e cordoni regolari.

3 - Dal confine sino all'abitato di Cimamulera è pure in gran parte eccessivamente ripida e disagiosa, e sebbene il selciato sia parimenti formato con grosse pietre e cordoni sporgenti tuttavia è meno deforme e pericoloso di alcune tratte di quello di Piedimulera.

4 - Dal principio dell'abitato di Cimamulera cioè dalla Chiesa Parrocchiale sino alla cosiddetta Madonnina presso Casa Muzio sonovi due tratte in cui dovrebbe riformare il selciato diminuendo in una anche la troppo forte salita.

5 - Dalla Madonnina andando verso Castiglione per la totale trascuranza dell'annua manutenzione è in gran parte la strada talmente angusta che a mala pena vi è il cambio pelle persone, e se si incontrano bestie bovine o da soma è forza di arrestarsi in qualche angolo per lasciare il passo alle medesime. Si arriva alla valle di Megliana ed ivi la più pericolosa discesa si presenta che dovrebbe assolutamente essere resa più dolce. Più in là sino al confine

di Castiglione e specialmente presso il medesimo il suolo della strada è talmente disuguale sassoso informe che a stento vi si passa: ivi un semplice interrimento al pari con poca ghiaia dello spessore di 20 centimetri e colle debite cunette e sfoghi delle acque basterebbe a renderla comodissima.

6 - Dal confine di Cimamulera sino all'abitato di Castiglione è parimenti orrido stato per grandi tratte la strada, e più specialmente la cosiddetta smontata o discesa di Castiglione ove a grande stento e pericolo vi passano le persone e le bestie bovine e da soma.

7 - Lo stesso dicasi dall'abitato di Castiglione alla frazione di Peciola presso cui una tratta potrebbe lodevolmente rendersi praticabile con un semplice interrimento e poca ghiaia come dissi al N° 5 per Cimamulera. Qui come al N° 5 la strada trovasi in tale stato ridotta da esserne la terra lavata via dall'acqua piovana in nessun altro modo deviata per cui vi rimangono informe pietre salienti e scomodissime.

8 - Vien dopo un tronco di strada da pochi anni ristaurato e che trovasi ancora in discreto stato. Ma per la sua conservazione è necessario che il Comune vi faccia alcune piccole riparazioni annualmente, ed obblighi i proprietari fronteggianti allo spurgo delle cunette laterali a seconda dei veglianti regolamenti.

9 - Ove dicesi, se non erro, alla Scarpia ivi di nuovo comincia disagiosa strada specialmente per l'irregolarità e scabrosità del suolo che pur potrebbesi in parte migliorare con l'interrimento ed inghiaimento e colla riforma in alcune

tratte del selciato. Ricontrarsi prima d'arrivare al confine di Calasca alcune tratte sufficientemente comode.

10- Giunti sul territorio di Calasca fa veramente sorpresa di trovare il tronco che si estende sino alla frazione di quel Comune detta ai Molini una strada ridotta da sì pessimo stato: scabrosa pericolosa incomodissima per una tratta, quindi angustissima e direbbesi ad uso di fosso colatore per un'altra, e tanto maggiore è la sorpresa in quanto che in buon stato sono le finanze di quel Comune e non grave sarebbe la spesa per un semplice adattamento della strada, la quale scorre su facile località e con poche pendenze.

11- Dai Molini sino ai Gabii di Calasca la strada venne lodevolmente sistemata di nuovo sono circa dieci anni, ma essendo affatto trascurata la manutenzione della medesima, sconosciutissimo lo spurgo delle cunette laterali, frequentissimo l'ingombro or qua or là con legnami e sassi e terra, è già tale tronco in via di deperimento tale che in pochi anni dovrà sistemarsi di nuovo se non si viene al riparo, ed immediatamente.

12- Dai Gabbi era già tempo (e non lontano) bellissima la strada: ma trascurata e dal pubblico e dai privati malconcia dalle acque dell'Anza e di altri piccoli torrenti i quali ultimi senza alcun ritegno e guida la attraversano, or è in pessimo stato e per varie tratte non più riconoscibile.

13- Dai Gabbi al confine di Bannio la strada da non molti anni sistemata presentasi colle osservazioni fatte al N° 11.

Le strade che mettono all'abitato di Calasca sia dalla regione della Gulva sia dal Ponte della Val Bianca sono in discreto

stato. Abbisognano però di qualche restauro anch'esse.

14- La strada principale della Valle trovasi in buono stato nel territorio di Bannio: trascurata però alquanto prima di arrivare a Pontegrande, ed anche da Pontegrande a San Carlo: è il migliore della valle ed il meglio costruita, ma è doloroso di veder ivi pure trascurato lo spurgo delle cunette laterali, indispensabile per la conservazione della strada.

15- La strada che da Pontegrande mette a Bannio si sta ora sistemando, e l'altra che mette ad Anzino restaurata da poco tempo è in discreto stato e solo abbisogna di sorveglianza per la sua conservazione.

16- Da San Carlo a Vanzone sonovi alcune tratte state da non lungo tempo restaurate: ma sono in stato di trascuratezza. Però fatte poche eccezioni la strada è ancora tollerabilmente praticabile.

17- Dall'abitato di Vanzone sino alla Chiesa del Croppo in territorio di Borgone venne non ha guari costruita un bel tronco di strada: vi è applicabile quanto dissi nell'ultimo periodo del N° 14, e più ancora.

18- Dalla Chiesa del Croppo all'abitato di Borgone la strada è veramente orribile benché scorra dirò quasi in piano. Continuamente angusta, incassata in gran parte, fra muri, con un selciato il più informe, senza alcun restauro forse da tempo immemorabile, eccole, Ill.mo Sig. Intendente, lo stato di quella strada.

19- Da Borgone a Ceppomarelli havvi omovo tronco di strada in tutto consimile al

secondo del N° 14 ed a quello del N° 17, e vi sono applicabili le stesse osservazioni.

20- Da Ceppomarelli a Prequarera e da Prequarera a Campioli pessima è la strada sebbene ivi migliore di quella del N° 18.

21- Da Campioli al Morghen venne recentemente costruita: faccio voti perché sili in buon stato mantenuta, e lo merita perché bellissimo è veramente quel tronco di strada.

22- Da questo punto a Pestareno e da Pestareno a Macugnaga e sino ai piedi del Monte Rosa è per alcune tratte in cattivo e pel restante in mediocre stato, suscettibile in gran parte d'essere ridotta comoda senza gravi spese.

23- Dal sin qui esposto emergono due osservazioni capitali, cioè: che in nessun Comune del Mandamento di Bannio si osservano le veglianti leggi relative alla pulizia delle strade, che molte tratte della strada partendo dal confine con Pallanzeno sino ai piedi del Monte Rosa si possono ridurre a miglior stato, senza incontrare gravi spese. Annualmente e col mezzo delle comandate o con un'imposizione qualunque o col prodotto della vendita di boschi Comunali si dovrebbe fare qualche opera di restauro alle strade, ed a deviarne specialmente le acque: costantemente dovrebbero dai Comuni procurare l'osservanza delle leggi rispetto alla pulizia stradale ed allora di gran lunga migliore diventerebbe lo stradale di Valle Anzasca ad universale vantaggio.³²

³² Il documento è nell'Archivio Comunale di Bannio.

Di pochi anni dopo è l'attenta ispezione fatta da Goffredo Casalis per la redazione della sua monumentale opera sugli stati sardi⁵³ è meno dettagliata sullo stato di conservazione dei tratti, ma ci illumina sugli elementi significativi, come i ponti, che la relazione del Protasi non cita, oltre ad aggiungere notizie storiche di qualche interesse, che completano quanto si è esposto sopra:

"[Piedimulera] Quattro strade mettono a questo luogo: una di esse è mandamentale, un'altra è provinciale, e due sono comunali: di quest'ultime due la prima verso levante mette sulla regia strada, e precisamente sul regio ponte che attraversa il fiume Toce e si chiama della Masone; ma di questa via, che era bellissima, più non rimangono se non poche vestigia: la seconda mette a Fomarca, valicando un ponte in legno. La strada mandamentale scorge verso ponente a Cimamulera, indi nella valle Anzasca, e al capoluogo di mandamento. La quarta, che si considera come provinciale, conduce verso mezzanotte sulla regia strada a Pallanzeno. Sono tutte mantenute in buono stato a spese comunali.

[Cimamulera] Il paese è attraversato dalla strada che mette nella valle Anzasca. E' discosto a un'ora di cammino da Castiglione, a una mezz'ora da Piedimulera. Il fiume Anza ... vi si valica con il mezzo di ponti in legno [...] Per i monti ov'è posto il comune non corrono strade carreggiabili.

[Castiglione] La strada principale attraversa la valle di Anzasca per la lunghezza di tre

mila novecento metri. Essa è tortuosa, irregolare, saliscendente. In pari modo sono lalagevoli le vie di comunicazione da membro a membro di questo comune, che è discosto due miglia a levante di Cimulera, due a ponente da Cilasca, quattro da Bannio, nove da Domodossola.

Sui torrenti Selvavecchia ed Olino stanno tre ponti in pietra, e uno in legno che chiamasi di Castiglione.

Un ponte antichissimo in pietra valica l'Anza inferiormente a Colombetti e scorge nell'Opaco già di comunicazione con Pieve Vergonti, allorchè gli abitatori della valle Anzasca le erano soggetti nelle cose di religione.

[Calasca] Una strada comunale oltrepassato, al confine di Castiglione, un piccolo ponte in pietra sul ruscello Duorca, e tragittando a man destra per vigino scorge a Calasca. Dal sito della parrocchia di questo luogo si dipartono due vie: la prima, attraversando a casa Medaia la strada provinciale della valle Anzasca, conduce all'oratorio della Gulva, mediante un ponticello in pietra; e quindi alla valle Strona [...] la seconda a pochi metri di distanza raggiunge la via della presente linea doganale di controllo segnata dal torrente Val Bianca sino alla valle d'Antrona. Questa principale strada, lunga m. 4190, dirigesì a ponente: essa è tortuosa, irregolare, sovente ripida. La riuniscono cinque ponti intermedi, due di pietra e tre in legno. Per l'accennata via della Gulva, in settembre 1799, vi giunse un corpo di truppe francesi provenienti dal monte Tarlo, e pernottò presso il detto oratorio; nel 1800 vi passò venendo dalla valle Strona, un corpo di altro - russi capitanati dal generale Laudon.

[Bannio] Sonvi due strade comunali: la prima, dopo breve tratto, divide in due, di cui l'una conduce all'alpe Drodretta, l'altra

⁵³ CASALIS G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856; estratti sull'Ossola, Omegna 1978, 2 vol.

scorge al luogo di Soi, ove sta un pubblico oratorio dedicato a S. Bernardo, mette quindi all'alpe Baranca, e di qua in val di Sesia. La seconda via entra nell'Alpe di Eva, e di qui mena a Carcoffaro, comune che a Val Sesia appartiene. [Il fiume Anza] è qui valicato da un ponte di pietra lungo ventiquattro metri, e largo due [...]

[Anzino] La strada del comune, che guarda a ponente, diramasi dalla principale della Valle Anzasca per la lunghezza di 1220 metri infino a Pontegrando di Bannio, donde si spiccano due sentieri della lunghezza ciascuno di due miglia e vengono a rispondere ad Anzino; passando l'uno, che è a levante, per Calasca, l'altro, che è a ponente, per Bannio. Dentro il territorio d'Anzino scorrono quattro torrenti: quello detto di Bannio, che si valica con un ponte di pietra, distante 700 metri da Pontegrando; il Rosenza, che corre di costa al sentiero volto a ponente, e si tragitta su un ponte di legno; il Ri e l'Anza, attraversati amendue da ponti pure di legno. [...]

[S. Carlo] Passa tra mezzo l'abitato l'unica via comunale di comunicazione cogli altri luoghi della Valle Anzasca: la sua direzione è di levante a ponente: è irregolare e tortuosa: due altre strade scorrono da S. Carlo ai membri della Pianezza, e di Ronchi di fuori: la prima è lunga un mezzo miglio; la seconda un miglio [...]. Il Torrente Anza gli scorre a fianco da ponente a levante; gli soprasta un ponticello in legno.

[Vanzone] Si entra nel suo territorio mercè di un ponte in legno posto sul torrente Buttiggiò. Si esce dal medesimo, a ponente, per un altro ponte in legno sul torrente Lasino, ov'esiste un'officina di fabbro - ferrajo. Le strade particolari che intersecano i cantoni di Roletto, delle Valleggie e di Ronchi, si diramano poi, in poca distanza, per le soprastanti alpi, ove incontrasi un sentiero

che mette nel balzo di S. Martino, conducente alle alpi di Val Antrona. Un'altra strada che si diparte da Vanzone, mette nell'Opaco per un antichissimo ponte in pietra, posto sull'Anza, e denominato Pertuso: essa raggiunge sulle alpi la strada di Bannio, che transitando per l'alpe Baranca, tende alla valle di Sesia.

[Borgone] oltre la strada, che per metri 3210 percorre l'intera valle di Anzasca da Levante a Ponente, avviene un'altra per cui si giunge alle case dell'Opaco, partendo dall'Oratorio del Croppo. Il Torrente Anza ... è così valicato da un ponte di legno. [...]

[Prequartero] Vi passa la strada denominata della valle Anzasca, la quale dirigendosi da levante a ponente vi percorre un tratto di metri 3500; ma è tortuosa, irregolare, saliscendente; giuta all'oratorio detto di Prequartero sotto il titolo di s. Giorgio, si spicca dalla medesima un'altra via che tende alla frazione che chiamasi Aimondelli; di colà giunge alle alpi, ed indi al monte moro, ove si unisce alla strada di Macugnaga, la quale per Val Sciosa mette a Vesbia nell'alta vallese [...]. Sul fiume - torrente Anza, a mezzodì della frazione di questo comune, denominata Cappomorelli, esistono due ponti, uno in legno, e l'altro in pietra sulle strade che mettono alle alpi.

[Macugnaga] La strada principale che vi scorre nella direzione da levante a ponente è tortuosa e presenta molte salite e discese: la sua lunghezza è di metri 6200; l'attraversano il torrente Anza ed il torrentello Lambal, entrambi valicati da ponti in legno, di cui uno chiamasi del Vaud, e si valica sotto Pestarena: l'altro appellasi della Chiesa Vecchia, e si passa nel sito ove ha termine quella strada verso ponente: un terzo ponte sta sul Anza presso la Borca nella via per al monte Turlo.

Da Macugnaga per Pecetto salendo lungo il tratto settentrionale del seno di monte Rosa, tragittasi dai pedoni per lo stretto di Montemoro in val di Sass nell'alto vallese. Il passo di porta Bianca più verso ponente, donde si va in val di Vierge eziandio nell'alto Vallese, è cotanto elevato, ripido e disastroso che omai è abbandonato. Per la strada di Macugnaga, che accenna all'alto vallese, passarono, nei mesi di giugno e di agosto del 1799, due copri di truppe austro - russe; il primo di essi era comandato dal colonnello Lelup, ed il secondo dal capitano Roesghen."

Anche nel XIX secolo si mantenne la pratica - non sempre effettivamente eseguita, come abbiamo avuto modo di vedere dalle citazioni precedenti - della manutenzione della strada antica, che ancora si faceva mentre pian piano si provvedeva alla realizzazione della strada carrozzabile, avviata nel 1817. Al 1812 risalgono i lavori per "un tronco di strada da riattarsi e rettilinearsi tra le frazioni di Ciola St. Carlo e Vanzone"⁵⁴, che è poi il tratto menzionato dal Protasi: nello specifico i documenti spiegano trattarsi del "tronco, che dalla casa che fu del p. Sacerdote Parroco Pirazzi, posta nella frazione di Ciola [ed è quella a oriente della chiesa], mette alle cassine esistenti al di dentro delle Case Alloviseti in quell'altra di Vanzone, con tre ponti di legno intermedj, et secondo la rettilineazione portata dalla relativa perizia"⁵⁵.

Al di là di questi interventi "speciali", la manutenzione della strada si svolgeva ancora secondo la suddivisione delle Degagne fissata nel documento del 1361, naturalmente con gli opportuni aggiustamenti; al riguardo si ricorderà come alcuni tratti erano suddivisi tra comunità entro il cui territorio quei tratti non erano compresi, e ciò è confermato anche in un documento del 1819 che fa parte di una complessa pratica per il mutamento del sistema della gestione comunale⁵⁶.

Il documento è interessante anche perché ricorda che "nella compilazione del presente tipo venne ragguagliata ad ora otto la distanza da Piedimulera a Macugnaga e così in proporzione dall'una all'altra Comunità", ma soprattutto per il fatto di riportare una pianta sommaria della strada Anzaschina da Piedimulera a Macugnaga, dove è evidenziata la bretella che saliva a Calasca e le due diramazioni per Bannio ed Anzino da Pontegrande: sul tracciato alcuni tratti sono definiti da numeri, che corrispondono ad una tabella nello stesso foglio, dove è indicata la Comunità competente per la manutenzione di quella porzione di strada. Così vediamo che il tratto da Rivetta giungeva al ponte di Val Bianca doveva essere mantenuto da Anzino con Barzona. Il lungo tratto dal Ponte di Val Bianca a Molini, nel suo doppio sviluppo in piano presso la sponda dell'Anza (dove corre l'attuale carrozzabile) e in versante per salire a Calasca Dentro e ad Antrogna, quindi scendere verso Duiamen, era caricato sulla comunità di Calasca.

⁵⁴ Documenti in Archivio Storico del Comune di Domodossola, Domodossola, m. 27, f. 5.

⁵⁵ Avviso del Podestà della Valle Anzasca, 6 maggio 1813, in Archivio Storico del Comune di Domodossola, Domodossola, m. 27, f. 5.

⁵⁶ Il documento è in ASTo, Corte, Paesi, Paesi per Provincia, m. 51.

Il tratto da Molini a Pecciola era affidato alle cure invece della comunità di Bannio, mentre quello da Pecciola a Castiglione era sottoposto "all'intera valle Anzasca". L'ultimo tratto, da Castiglione fino al confine con Cimamulera, presso l'Oratorio di S. Carlo Borromeo tra Meggiana e Meggiana, era invece sottoposto alle cure di Castiglione.

La strada antica della Valle Anzasca però, nel corso del secolo, sarebbe stata via via, sostituita da quella carrozzabile procedendo da est verso ovest, completando i lavori nel 1899.

Con il XVI secolo la rappresentazione cartografica del territorio comincia ad assumere propri connotati parascientifici, anche in relazione alla necessità di rappresentare alcuni aspetti della realtà territoriale finalizzati all'esercizio delle pratiche di governo e di gestione politico-amministrativa. Rientrando l'Ossola nella sfera di influenza dello stato lombardo, l'ambito cartografico privilegiato per una individuazione della conformazione territoriale e dei suoi aspetti costitutivi è quello rappresentante la Lombardia. Dall'analisi della copiosa produzione cartografica sia a stampa che manoscritta, si rileva un sempre più evidente sforzo di connotare in maniera precisa alcuni elementi del territorio caratterizzati da un ruolo significativo nella gestione del territorio: centri abitati, idrografia, contorni degli specchi d'acqua; carente invece risulta la rappresentazione degli assi viari, che solo a partire dal XVIII secolo (e non costantemente) vengono riportati nell'ambito delle tavole cartografiche. In molti casi tuttavia, la cartografia cinque-seicentesca rileva la presenza di elementi precipi del tessuto viabilistico quali i ponti,

e la stessa selezione toponomastica costituisce elemento utile alla determinazione dei centri toccati dalla rete stradale.

Per la strada di valle Anzasca le prime rappresentazioni cartografiche sono costituite dall'opera dello Tschudi (*Carta della Svizzera*, 1538), nella quale "sono segnate con chiarezza le valli a sud del Monte Rosa: la Kramental, la val Sesia, la valle Magginiaca (Anzasca) ed inoltre la valle di Bognanco e, la val d'Ossola", con la valle Divedro e Antigorio⁵⁷.

Tutte queste valli convergono verso un luogo, denominato "der Gletscher" con cui egli identifica, uniti, il Monte Moro ed il Teodulo, in una disposizione geografica del tutto aleatoria.

Altrettanto interessante è un'altra carta, sempre dello Tschudi, manoscritta e risalente al 1565⁵⁸, che comprende la Svizzera occidentale, la valle d'Aosta e parte della pianura Padana, dove il passo di Monte Moro è indicato con il toponimo "Foe Martis Mons" e la valle è individuata come "Valle Aiza"; la successiva carta di Sebastiano Munster (*Tabula Vi Valesia*, 1545) non riporta alcuna notazione per il passo del Moro, mentre mette bene in evidenza quello di Antrona: tuttavia è da segnalare come nella *Cosmographia universalis* del 1550 si legga "da Visp si continua il viaggio per il passo di Antrona e d'altra parte per il Monte

⁵⁷ ALIPRANDI L. E G., *I valichi Walser del Monte Moro e di Antrona nelle antiche carte geografiche*, in *Contributi alla storia dei passi alpini*, atti della quarta giornata internazionale di studi Walser, Splügen - 6 settembre 1986, Anzola d'Ossola, 1987, pp. 123-148; cit. a p. 126.

⁵⁸ Conservata presso la Stillsbibliothek di S. Gallo; cfr. ALIPRANDI L. E G., *I valichi Walser...* cit.,

Moro verso diverse città del milanese come pure verso la *Kramental*⁵⁹. Indicazione precisa e corretta della posizione del passo del Monte Moro, indicato come "M. Martis" è nella carta di J. Stumpf (Carta del Vallese, 1548), peraltro inesatta rispetto alla estensione della valle Antigorio - Formazza. Particolarmente lacunosa per l'Anzasca è l'opera di Giacomo Gastaldi (Nova descrizione della Lombardia, 1570) dove oltre a notevoli errori grafici e toponomastici va sottolineato come la valle sia appena accennata, con uno sviluppo ridottissimo rispetto a quello dato alla Bognanco (da evidenziare anche la totale mancanza dell'Antrona).

Di rilievo per la valle Anzasca è la carta di G. Settala (Carta del Ducato di Milano, 1570), dove, sono indicati Anzino e Vanzone, il primo certo perché luogo dove si staccava la derivazione per la Val Sesia, ed anche "Machugnaga", inserito all'interno delle montagne e apparentemente più vicino a "Valzosa" che all'Anzasca.

Analogamente e con maggiore esattezza la carta di Guler Von Weineck (Carta della Rezia, 1616), che riporta ancora il termine "Magginiaca Vallis" assieme a "Maggineaker thal", definisce la deviazione della valle che da Anzino - toponimo riportato - sale a Baranca per passare in Valsesia; segnalato è anche qui il centro di Vanzone; e analogo contenuto si riscontra nella carta del Du Val (Carta del Vallese, 1644).

La carta di Gerardo Mercatore (*Lombardiae alpestris pars occidentalis cum Valesia*, 1606), indica ancora con ampia estensione la valle Bognanco, che equivale a quella dell'Anzasca: singolare la denominazione di un "Mons Silvius" all'apice della valle dell'Anza che chiude anche la parte terminale della Bognanco; un assetto geografico e toponomastico fedelmente ripetuto da Giocondo Hondius (*Mediolanum ducatus*, inizi XVII sec.).

La mappa del Lambien (Carta del Vallese, 1682) nella regione italiana, che non viene definita topograficamente, per l'Ossola non indica la valle Anzasca ma riporta i toponimi di "Macunaga" e "Monte Moro b."

Nel XVII secolo va evidenziata la bella carta allegata al volume del Bescapé Novara seu de Ecclesia Novariensis del 1612⁶⁰ (Carolo Ep. Ex visitatione dictante, 1612) la quale si distingue per l'accuratezza e la precisione nella resa topografica sia dell'andamento di tutte le vallate ossolane che nella collocazione degli elementi caratterizzanti il territorio, quali i centri abitati ed i fiumi. La valle Anzasca è infatti definita con una precisione ed accuratezza che troveremo solo nelle carte settecentesche, riportando i toponimi principali talvolta dei centri abitati: così in successione troviamo "Piedimulera", "Castiglione", "Calasca", "Bannio", "Vanzone", "Ceppomorello" e "Macugnaga"; la mappa inoltre riporta in grande evidenza il ponte di Pontegrande, che consentiva l'attraversamento dell'Anza e l'accesso alla strada per il passo di Baranca.

Dettaglio e precisione incommensurabilmente più raffinati sono riscontrabili nella mappa di Giovanni

⁵⁹ Cit. in ALIPRANDI L. E G., *I valichi Walser del Monte Moro e di Antrona nelle antiche carte geografiche*, in *Contributi alla storia dei passi alpini*, atti della quarta giornata internazionale di studi Walser, Splügen - 6 settembre 1986, Anzola d'Ossola, 1987, pp. 123-148; cit. a p. 130.

⁶⁰ BESCAPÉ C., *Novara seu de Ecclesia Novariensi libris duo*, Novara, 1612.

Antonio Magini [*Parte alpestre dello stato di Milano, con il lago Maggiore, di Lugano e di Como*, 1596-1597, pubbl. 1620], che dimostra una conoscenza diretta del territorio tale da definire con esattezza non solo la disposizione reciproca delle vallate ossolane ma, per quanto qui ci interessa, anche lo sviluppo complesso e tortuoso dell'Anzasca, non più rappresentata con andamento lineare mosso al massimo da una curva in corrispondenza di Anzino; la ricchezza della toponomastica non ha eguali nelle mappe precedenti per la valle, che si presenta divisa in due, ossia "Val Anzasca" vera e propria e "Val di Maccognana". In successione i centri riportati sono "Piè di mulera", "Cimulera", "Mezzanella", "Caviglino" (?), "Picciolo", "Castione", "Calasca", "P. Grande", "Anzino", "Torre" (che sta per Lancino, ossia l'attuale Case Fomari), "Vanzone", "Caffanello" (cioè Canfinello), "Borgone", "Ceppo", "Campioi" e "Prequarero" che viene singolarmente posto dinanzi a Campioi sulla sponda destra dell'Anza, quindi all'Opaco; per il territorio di Macugnaga vengono riportati "Mondei", "Pestarena", "Mona" (?), "Isola" e "Biviosca" (?), "Il Pieia" ed ancora "Lovi".

Assai meno precisa è invece la carta di Marco Antonio Barattieri [*Novo et accurato disegno della Lombardia*, 1637], dove la valle Anzasca è indicata nuovamente con uno sviluppo pressochè lineare, senza la diramazione di Bannio, e con una ricchezza toponomastica molto inferiore.

A cavallo tra XVII e XVIII secolo le mappe non sempre assumono una precisione maggiore, come testimonia quella di Giacomo Cantelli da Vignola [*Alta Lombardia e stati ad esso circonvicini*, 1680], dove la valle Anzasca è ... obliterata dalla scritta "Contea d'Anghiera" (!); già invece

la carta riprodotta nel volume del Graevius, *Thesaurus Antiquitatum et Historiarum Italiae*, tomo II, Leida 1704 appare assai più precisa nella resa dello sviluppo della valle, pur se non abbondante (per via della scala) di toponimi.

Il XVIII secolo avvierà una prassi di redazione di strumenti cartografici di grande qualità, affidabilità e precisione nella restituzione non solo degli elementi costitutivi del territorio, ma anche degli assi viabilistici, che naturalmente vengono riportati, in differente estensione, anche per la valle Anzasca; tuttavia la carta del Nolin [*Partie septentrionale des Etats de Milan, contenant le Duché de Milan propre le comté d'Anghiera le Novarois etc.*, 1702] appare meno ricca di quella del Magini, perché se appare più corretta nella definizione geografica, riporta solo i toponimi di "Castiglione", "Calasca", "Bani" e "Vanzona", ignorando del tutto Macugnaga.

Ciò invece non avviene nella dettagliatissima carta (per il Vallese) di Gabriele Walser [*Carta del Vallese*, 1768], dove la valle Anzasca non è riportata ma in compenso sono ben indicati "Macugnaga", "Mont Mora" e "Mora Berg", punti quindi di grande rilievo.

E' chiaro che i cartografi vallesani fossero poco interessati alla definizione dettagliata di un territorio straniero: con ben altra finalità vennero invece redatte le quattro carte anonime del governo piemontese illustranti il Novarese, che restituiscono sostanzialmente informazioni omologhe (Novarese, 1755, Novarese, 1758, e due omonime prive di datazione precisa, ma risalenti al XVIII sec.), e soprattutto la splendida carta di Borgonio e Stagnon [*Carta corografica degli stati di terraferma di S. M. il Re di Sardegna*, 1772] la quale, non fosse che per l'origine

Anzaschina del secondo, possiede per la valle Anzasca una ricchezza e correttezza di informazioni inarrivabile. La carta indica con precisione la strada della valle per il Monte Moro, ma non indica quella da Macugnaga, bensì il tragitto che da Prequarera si elevava fino a Mondelli ed al passo omonimo: era probabilmente questo il percorso più usato in quest'epoca. La definizione degli assi viari non costituiva necessariamente un punto fondamentale: per esempio, nella più tarda mappa pubblicata nel 1782 a Venezia, e tratta da quella del Borganio (*Parte del Piemonte che contiene il ducato di Aosta, il cantado del Canavese, la Provincia di Biella, la Valle Sesia, la Signoria di Vercelli e l'alto e basso Novarese* ..., 1782) le strade non sono riportate, e le indicazioni toponomastiche sono quelle ormai usuali. La mappa della seconda metà del XVIII secolo pubblicata dal De Caroly (*Carta degli stati di S. M. il Re di Sardegna e parti dei paesi ad essi confinanti*.) invece riporta nel dettaglio la strada della valle, che ancora con maggiore dettaglio fornisce la preziosa e precisa carta manoscritta di Giambattista Sottis (*Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore*, 1758)⁶¹ ove sono riportati con grande fedeltà non solo il tracciato della strada con le sue diramazioni, ma anche la toponomastica e numerosi insediamenti produttivi.

La più completa rappresentazione della strada della valle Anzasca in tutto il suo sviluppo si avrà tuttavia nelle mappe del Catasto di Maria Teresa d'Austria del 1722, grazie alle quali è possibile ricostruire nel dettaglio il tracciato settecentesco integrando le informazioni con la mappa

del Sottis; le carte ottocentesche (*Carta itineraria del Sempione*, 1822; *Divisione militare di Novara. Provincie di Pallanza e Ossola*, 1836 ca.; *Carta degli stati sardi in terraferma*, 1852).

Sulla base dell'analisi quindi delle mappe di Catasto Teresiano e della carta del Sottis la strada Anzaschina può essere descritta nei seguenti tratti:

⁶¹ Presso ASTa, Corte, Carte Topografiche n. 126

B.1.1. 5-6 Piedimulera - Dulemen

③

1- Catasto,
di Maria
Teresa
d'Austria,
Piedimulera,
f. n. 8.

2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Cimamulera
ff. n. 9-10.

3- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Cimamulera
ff. n. 5-6.

4- Carta
topografica
di valle
Anzasca e
parte
dell'Ossola
Superiore,
1758.

5- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Calasca, f.
n. 20.

6- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Calasca, ff.
n. 18-19.

■

1 VAL
D'OSSOLA
FROM THE
1758

La strada Anzaschina aveva il suo incipit dalla piazza dinanzi al palazzo Testoni di Piedimulera (M⁴), ossia dal cuore del borgo, riconnettendosi con il tratto di strada che giungeva da Domodossola dopo essere transitata per Villadossola e Pallanzena (M⁴).

Costeggiando il lato meridionale del grandioso palazzo Testoni la strada, sempre all'interno del nucleo abitato, con una breve salita giungeva fin sotto la grande torre dei Ferreri che dominava e controllava tutto il transito da e per l'Anzasca. La strada passava quindi decisamente sotto la torre percorrendo un breve portico e quindi prendeva a salire con una certa pendenza una rampa rettilinea, che dopo un breve tratto giungeva al confine con il comune di Cimamulera (③¹). Appena oltrepassato il confine la strada valicava il Rio Catarnal e, subito dopo, incontrava un bivio; prendendo a destra una ripida rampa risaliva il crinale del vallone sul limitare del versante intensamente terrazzato, fino al punto in cui la strada piegava nettamente a occidente e scorreva pressoché pianeggiante fin sotto a Pirazzi.

Proseguendo dritto il tracciato risaliva più dolcemente il pendio, costeggiava le numerose case sparse di Mezzamulera ed attraversava quindi Croppala, per giungere fino al limitare della ripida gola del Rio Chiesa ove una serie di cinque toianti (M⁴) portava la strada all'incrocio con la deviazione incontrata subito dopo il confine con Piedimulera. Piegando quindi nuovamente ad occidente la strada affrontava il dislivello con un'ultima

■

1. «Per mezzo di una strada assai ripida e di un miglio, si giunge a Cima Mulera; che è pure una parrocchia. Non avvi forse nell'Ossola colle più ameno e fecondo, e vista più bella di quella di Cima Mulera. Una vasta pianura, molti Comuni si presentano allo sguardo; ed il contrasto delle incolte montagne coi prati coperti di fiori e coi campi blandecciati di spiche eccitano sensi di compiacenza. L'Anza che rapida, ma maestosa, scorre per unirsi per sempre alla Toce, e sacrificarle il suo nome, e le sue acque, darebbe ad un quadro un nuovo rilievo, come dà nuovo piacere allo spettatore. [...] A canto ad una vedonsi viali, e giardini pensili, che dappertutto piacciono, ma che qui sorprendono.

I vini di Cima Mulera sono buoni, forti, e si conservano sino a quattro e cinque anni, quindi decadono. Si smaltiscono nell'Ossola e nella Svizzera. A Piè di Mulera, e Cima Mulera si fa un piccol commercio colla Valle. Vi sono negozianti, che ne ricevono le derrate, cioè il butiro ed il formaggio; e che le vendono le granaglie necessarie, pane, ed altri oggetti di piccol rilievo.» [SOTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810].

2. «La strada maestra della Valle Anzasca è sassosa, cattiva, penosa per le frequenti salite e discese. Costiglione è la prima parrocchia, che si presenta dopo Cima Mulera. Ella forma vicino a

VAL
ANGROGNA
- William
Brockedon.
2-CASTI
GLIONE-
Acquaforte.

rampa, fino a ricevere da destra la bretella che scendeva da Pirazzi; da questo punto, con andamento pianeggiante la strada superava a mezzo di un ponte il rio Chiesa laddove riceve le acque dei Rii Tortone e Salvaccio, e giungeva alla Chiesa di Cimamulera (M¹) (M⁷), transitando sul sagrato per poi riprendere dolcemente la salita a fianco della Casa Parrocchiale e giungere all'incrocio con la strada che scendeva da Ca' Gigardi, Cromala, San Giuseppe e gli insediamenti sparsi più in alto; quindi, con pendenza costante ed andamento rettilineo si dirigeva verso Madonna (Alla Madonna nelle mappe settecentesche), valicando il Rio Negro e il Rio Voleggia. Qui transitava proprio dinanzi all'oratorio e subito dopo, passando di fronte al bel palazzotto sei-settecentesco noto come Casa Muzio, prendeva ad inoltrarsi per un ampio tratto pianeggiante in direzione della valle (M²), passando appena sopra all'abitato di Morlongo, a cui si poteva scendere per mezzo di una breve rampa (M¹).

La strada giungeva quindi sul limitare del vallone del Rio Meggiana, dopodiché vi si inoltrava scendendo piuttosto sensibilmente fino ad incontrare il corso d'acqua, che superava a mezzo di un ponte; quindi, costeggiando una ripida parete rocciosa, proseguiva in piano per un breve tratto, e di seguito affrontava una ripida rampa per uscire dal vallone, oltre il quale un breve tratto pianeggiante conduceva all'insediamento di Meggiana, che veniva nettamente attraversato per addivenire, subito dopo, al confine con il comune di

900 anime sparse e divise in vari Cantoni, come lo sono generalmente tutte quelle delle montagne; perché la scarsità del terreno adattabile alla coltura fece che si coltivassero i colli più aprici, le Valli che promettevano maggior fecondità, e le piccole pianure, che ritrovansi anche nei monti. Ma questi colli, queste Valli, queste pianure sono fra loro lontane e talora lontanissime dalla parrocchia.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

3. «Castiglione, in mezzo a cui passa la strada maestra della Valle, non presenta nulla di rilevante. Vi si raccoglie segala, legumi, pomi di terra, un poco di formento e molte castagne. Il territorio dà anche vino, ma in poca quantità, ed assai inferiore in bontà a quello di Cima Mulera.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

4. «Di sera raggiungemmo Cima de Mullera e da lì si scese a Pie' de Mullera per una strada acciottolata a zig-zag che anche il mio compagno percorse completamente per immettersi sulla strada giusta della Val Vogogna. Attraversando Pie' de Mullera mi indicò una casa appartenuta un tempo ad un sovrintendente delle miniere d'oro, che aveva ostentato le sue ricchezze e la sua funzione indorando i balconi e le balaustrate della sua dimora». (BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

Castiglione (④²) (⑤²).

Da qui la strada procedeva con andamento pressoché pianeggiante assecondando l'orografia del terreno, passava molto sopra all'abitato di Selva, quindi giungeva in corrispondenza dello sperone roccioso sul quale si eleva l'oratorio di San Carlo (④¹). Si procedeva ancora con andamento pianeggiante passando appena poco sotto Meggianella, dopodiché si oltrepassavano in rapida successione i Rii Sosse Nogin, Cortella e Meggianella, per giungere alla cappella di S. Lucia a Scupiùr, sotto il cui portico la strada transitava, e quindi a Cascina Palta (Pisoin nelle carte settecentesche). Da qui la strada scendeva verso il Rio Ariale e il Rio Palta, che in successione superava con due ponti, portandosi sempre più verso Borca e Pisoni (L'Orbianco nelle carte settecentesche), per giungere infine a Castiglione (⑤²) (⑥³) (⑦¹⁰). La strada costeggiava la chiesa di San Gottardo, transitava sul sagrato ed attraversava, mantenendosi quasi in piano, tutto il paese, passando sotto il portico della cappelletta dei morti (che è però del 1836) e poi prendendo a risalire, per superare i Rii Fontana Fredda e Laparè, quindi giungere, sul crinale dello sperone attorno al quale gira l'Anza, a Pecciola (⑧⁵).

Da Pecciola una diramazione scendeva nella gola dell'Anza, la superava con un ponte di legno e risaliva l'Opaco per raggiungere le alpi sparse sul versante destro, e Pieve Vergonte (⑧⁶); la strada maestra proseguiva invece spedita con andamento pressoché pianeggiante, seguendo l'orografia del terreno, passava sotto Ielmala e ad una certa

5. «Poco prima di arrivare a Castiglione la pianura dell'Ossola si aprì alla vista, creando un effetto sorprendente e pittoresco dall'alto. Le vigne, i boschi, le costruzioni italiane — poiché avevano assunto queste caratteristiche particolari —, la profonda valle sottostante, la distante pianura e ai di là le montagne che separano la Val d'Ossola dal Lago Maggiore, formavano un insieme di un fascino altrettanto pittoresco di tutti gli altri che avevo osservato». (BRUCKER W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

6. «[Piedimulera] E' distante un miglio da Vogogna quattro miglia da Domodossola, cinque da Bannio, dieci da Pallanza e sedici da Arona.

[...] Quattro strade mettono a questo luogo: una di esse, mandamentale, un'altra provinciale, e due sono comunali: di quest'ultime due la prima verso levante mette sulla regia strada, e precisamente sul regio ponte che attraversa il fiume Toce, e si chiama della Masone; ma di questa via, che era bellissima, più non rimangono se non poche vestigia: la seconda mette a Fomarco valicando un ponte in legno. La strada mandamentale scorge verso ponente a Cimamulera, indi nella valle Anzasca, e al capoluogo di mandamento. La quarta che si considera come provinciale conduce verso mezzanotte sulla regia strada a Pallanzeno. Sono

distanza, quindi si infilava nel vallone aspro e ripidissimo del torrente val di Ielmala, che superava a mezzo di un ponte. Il tracciato proseguiva rimontando leggermente il pendio, si snodava appena sotto Croto, quindi oltrepassava il Rio Spada per giungere fin sotto a Porcareccia, che restava un poco più in alto rispetto al livello della strada. Dopo Porcareccia la strada superava il Rio Valeggia, dopodiché penetrava nel territorio del Comune di Calasca. Qui subito attraversava i Rii Crognino, Ronchi di Sopra e Ronchi di Sotto, quindi il Rio del Bertino (*Riale Scarpia* nelle mappe settecentesche) ed il Rio dei Ronchi (nelle mappe settecentesche *Riale De Roncazo*): affrontava quindi un tratto pianeggiante, lasciando sulla destra un gruppo di case, per incontrare quindi il Rio detto Della Borca (*Rio del Borca*) e giungere alla prime case di Molini, attestate da un lato e dall'altro del vallone del Rio Viginò (*Riale di Viginò*), che veniva valicato a mezzo di un ponte (☉) (☐), e lungo tutta la fascia seguente dove la strada, che correva pianeggiante, incontrava una serie di canalizzazioni realizzate appositamente per lo sfruttamento, che la mappa settecentesca del catasto di Maria Teresa d'Austria denomina come *Riale de Pozeto, Riale de Viginò, Fontana de Viginò*.

Poco dopo aver superato il Rio detto Della Borca si staccava una diramazione che, salendo il pendio in direzione nord - ovest superava più in alto il Rio Viginò e giungeva ai nuclei di Piazzetta (Pozeto), Selva (Scilia) e Viginò (Piazza e Valaro); da qui, avanzando in leggera discesa, si giungeva a Boretta,

tutte mantenute in buono stato a spese comunali. [...] Il letto dell'Anza presso il villaggio di Piedimulera vedesi di presente ove prima del 1824 verdeggiano feraci praterie, fra le quali scorreva l'anzidetta strada comunale, ora distrutta, che da quell'abitato metteva nella Regia strada del Sempione, presso il ponte della Masone.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

7. «Il paese [di Cimamulera] è attraversato dalla strada che mette nella Valle Anzasca. E' discosto a un'ora di cammino da Castiglione, e a una mezz'ora da Piedimulera. Il fiume Anza [...] vi si valica a mezzo di ponti. [...] Per monti ove è posto il comune [di Cimamulera] non corrono strade carreggiabili.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

8. «[A Castiglione] La strada principale attraversa la valle di Anzasca per la lunghezza di tre mila novecento metri. Essa è tortuosa irregolare, saliscendente. In pari modo sono malagevoli le vie di comunicazione da membro a membro di questo comune, che è discosto due miglia a levante di Cimulera [sic], due a ponente da Cilasca [sic], quattro da Bannio, nove da Domodossola. Sui torrenti Selvaveccbia ed Olino stanno tre ponti in pietra, e uno in legno elle chiamasi di Castiglione. Un ponte antichissimo in pietra

dalla struttura allungata e fusiforme, distribuita lungo la strada, la quale poi scendeva a superare, percorrendone il valloncetto, dapprima il Rio Delle Streghe, sulla cui sponda destra era attestato il nucleo di Motta, e poi quello Della Fontana (entrambi denominati nelle mappe settecentesche *Riale della Mota*) per giungere infine ad Antrogna (Calasca Maggiore) in posizione più elevata rispetto al sito della chiesa (⊕⁶). Il ramo più basso della strada principale della vallata invece, dopo aver superato la rete di canalizzazioni dei Molini, percorreva ancora un breve tratto in piano, fino al punto in cui il pianoro ove sono attestati gli insediamenti si esaurisce nel pendio saliente dall'Anza, che solo poco più a valle comincia ad incassarsi nella forra vertiginosa entro cui scorre fino a Piedimulera; al termine del pianoro dunque il tracciato incontrava un bivio: a sinistra la strada scendeva fin sulla riva dell'Anza e prendeva a seguirlo senza separarsene più fino a Pontegrande; a destra invece la strada cominciava a salire con pendenza costante e abbastanza dolce, incontrando subito Duamen (Duamel nelle carte settecentesche), suddiviso in due nuclei ben separati tra loro e distribuiti da entrambi i lati della via; è con ogni probabilità questo il tracciato più antico, perché corre lontano dal fiume, con pendenza tutto sommato dolce, e soprattutto perché passa attraverso tutti i maggiori centri abitati di Calasca, a differenza del tracciato basso, che corre pianeggiante ma assai esposto alle piene dell'Anza, (⊕⁶) (⊕10) (⊕11).

valica l'Anza inferiormente a Colombetti, e scorge nell'opaco già di comunicazione con Fieve Vergenti, allorché gli abitanti della valle Anzasca le erano soggetti alle cose di religione. Il perché e desso tuttora loro parrocchia matrice, avvegnaché notabilmente lontana.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

9. «Una strada comunale, oltrepassato, al confine di Castiglione, un piccolo ponte in pietra sul ruscello Duarca, e tragittando a man destra per Vigno scorge a Calasca.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

«Il paesaggio della Val Anzasca inferiore c'incantò. La strada sale ad un'altezza considerevole sulla montagna con un tracciato sinuoso: ora costeggiava gli speroni circolari sporgenti ed ora scendeva nei valloni interni e si trovava quasi sempre sull'orlo di un vasto precipizio la cui base si perdeva nel profondo abisso spigoloso dove ruggiva l'Anza. I versanti delle montagne erano coperti di ricchi boschi di castagni e di altri alberi cedui e sul versante meridionale sopra di noi, vi erano terrazze di vigne pergolate cosparse qua e là di un gruppo luminoso di case italiane o della punta di un campanile. Nel paese sparso di Castiglione, che ha un aspetto piacevole, i tetti delle

casche e delle case erano coperti di pesanti pergole di vigne sostenute da pali che producevano un effetto lussureggiante e nuovo» (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

2.1.4.5 Duimen - Ponte grande



1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Calasca, ff. n. 18, 19.
2- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Calasca, ff. n. 22, 23.



1-CALASCA-Acquaforte,
2-PONTE GRANDE-Acquaforte.

Salendo dopo Duimen, la strada passava accanto al piccolo nucleo di case di Licrosi, e poi attraversava il Rio delle Streghe, subito dopo il quale un piccolo nucleo di case prendeva il nome di Iofa. La strada saliva ancora (M¹) puntando dritta verso il Rio Della Fontana, di cui rimontava per breve tratto il corso fino a giungere ad un ponticello tramite il quale poteva valicarlo, dopodiché con un percorso modulato da un'ampia curva a nord - ovest giungeva finalmente ad Antrogna (M¹) (M⁷) (M⁸) (M⁹). Qui la strada risaliva dietro alla grande casa seicentesca che domina il paese sopra alla chiesa, e si riconnetteva con la bretella proveniente da Vigeno e Boretta; quindi penetrava nella parte superiore del borgo fino ad arrivare alla parete a picco sul torrente Antrogna (Riale Antrogna nelle mappe settecentesche), di cui rimontava infine per un brevissimo tratto il corso, giungendo ad un ponte sul quale transitava per portarsi, in piano e poi in leggera discesa, a Pianezza (Pianeze) (M¹).

Appena fuori Pianezza la strada superava con un ponte il rio omonimo (Riale Pianaze) e quindi scendeva diretta verso Calasca Dentro, cui giungeva dopo aver superato il Rio Congelli ed il Rio Della Fontana; il paese era attraversato completamente dalla



1. «Da Castiglione si va a Calasca, ma la strada maestra passa sotto questa parrocchia, che si vede ottimamente situata nell'ampio seno della montagna, che la circonda. La felice esposizione, sempre propizia all'agricoltura e alla sanità, fa che in questo bel territorio maturino formento, segala, legumi, vino, oltre alle castagne e alle noci, che vi sono in quantità.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Dopo questo Comune s'incontra quello di Bannio composto di 660 e più abitanti divisi anch'essi in vari Cantoni. Sulla strada maestra trovasi quello detto Ponte grande, perché vi si passa l'Anza sopra un ponte che conduce a questo Comune, il quale è posto alla dritta del fiume in una picciola, ma bella pianura ben coltivata, fertile e ripartita in prati ed in campi. Il castagno amico dell'uomo copre il pendio del monte sino ad una certa altezza, ed i campi aprici si protraggono per un miglio lungo la strada di Baranca, che mette nella Valsesia. Dall'altra parte dell'Anza, e di rimpetto a Bannio si vedano sul fianco della montagna infiniti campicelli gradatamente sostenuti da muri, che presentano un anfiteatro in cui alligna la vite;

strada, la quale transitava sul sagrato dell'oratorio della S. Vergine del Buon Consiglio, passava in piano tra le case e quindi usciva dal paese compiendo un'ampia curva verso sud, e poi risvoltando ancora verso ovest.

Da qui prendeva a scendere con inclinazione costante seguendo un tracciato molto lineare, sviluppato tutto un poco più sopra rispetto all'attuale carrozzabile, fino a raggiungere il ramo di strada che, staccatosi in fondo al pianoro dei Molini (M⁴), correva a ridosso del fiume. La riunione dei due tracciati avveniva appena prima del ponte sul Rio di Val Bianca (M³) (M⁶), la cui parete rocciosa costringeva a scendere in basso appena poco sopra l'Anza, o a risalire il versante vallivo; cosa che faceva la strada che, appena fuori da Calasca Dentro, portava a Barzona, donde poi discendeva per giungere a Pontegrando (M⁴) (M²) [anche se questo tracciato nelle mappe settecentesche non si trova indicato, e solo confermato in quelle del secolo successivo]. La strada maestra invece, dopo aver superato il Rio Valbianca nello stesso punto ove transita la strada provinciale della valle, correva per un centinaio di metri in basso superando i tre Rii Salasca, Vair e Raspini, quindi prendeva a risalire il costone per toccare le case di Rivetta, subito dopo le quali incontrava il confine con il territorio del comune di Bannio (B²). La strada da Rivetta proseguiva in piano toccando tutti i nuclei di case di Pontegrando (M³), fino al punto in cui scendeva nel cuore del nucleo antistante il ponte (M²) (l'attuale piazza maggiore è frutto di una demolizione eseguita nel 1984), da dove si stacca, e

ma il vino è di qualità assai inferiore. Molte case sono belle per essere nel monti.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

3. «Poco dopo, accanto ad una piccola radura chiamata Valbianca, vidi una bella cascata. La strada era ora montuosa e, dopo avere superato Calasca, una salita lunga e ripida ci portò molto in alto sul fianco della valle. Per chilometri la strada era coperta di vigne sostenute da pali che il viaggiatore scorgeva sopra la sua testa che formavano dei primi piani pittoreschi sugli sfondi immensi e splendidi dei paesaggi che avevo attraversato. Calasca, Bannio e altri luoghi e paesi erano un piacere per lo sguardo; e le distese massicce e lontane del Pic Blanc del Monte Rosa completavano sempre il panorama». (BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-29).

4. «Dal sito della parrocchia di questo luogo [Calasca] si dipartono due vie: la prima, attraversando a Casa Medaja la strada provinciale della Valle Anzasca, conduce all'Oratorio della Gulva, mediante un ponticello in pietra; e quindi alla Valle Strona [...] la seconda a pochi metri di distanza raggiunge la via della presente linea doganale di controllo segnata dal torrente val Bianca sino alla valle d'Antrona. Questa principale strada, lunga m. 4190, dirigesì a ponente: essa è tortuosa,

si staccava, la strada per Anzino (M⁴), per Bannio ed il colle di Baranca (M⁵) la quale, transitando sul ponte che dà nome al paese, passava sulla sponda destra e prendeva ad inerpiciarsi sul costone del rilievo che fa da base al pianoro ove sorge la capitale della valle.

irregolare, sovente ripida. La riuniscono cinque ponti intermedi, due di pietra e tre in legno. Per l'accennata via della Gulva, in settembre del 1799, vi giunse un corpo di truppe francesi provenienti dal Monte Taro, e pernottò presso il detto Oratorio; nel 1800 vi passò, venendo dalla Valle Strona, un corpo di Austro-Russi, capitanato dal generale Laudon» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna, Torino 1835 - 1856*).

5. «[A Bannio] sonvi due strade comunali: la prima, dopo breve tratto, dividesi in due, di cui una conduce all'alpe Drochetta; l'altra scorge al luogo di Sai, ove sta un pubblico oratorio dedicato a S. Bernardo; mette quindi all'alpe Baranca, e di qua in Val di Sesia. La seconda via entra nell'alpe di Eva, e di qua mette a Carcofforo, comune che a Val di Sesia appartiene ... [Il fiume Anza] è qui valicato da un ponte di pietra lungo ventiquattro metri, e largo due [...]. Dirimpetto all'abitato si vedono sul fianco della montagna infiniti campicelli, nei quali alligna la vite; essi sono gradatamente sostenuti da muriccioli, che presentano come un anfiteatro.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna, Torino 1835 - 1856*).

6. «La strada del comune [di Anzino], che guarda a ponente, diramasi dalla principale della Valle anzasca per la lunghezza di

1220 metri infine a Pontegrando di Bannio, donde si spiccano due sentieri della lunghezza ciascuno di due miglia e vengono a rispondere ad Anzino; passando l'uno, che è a levante, per Calasca; l'altro, a ponente, per Bannio. Dentro il territorio d'Anzino scorrono quattro torrenti: quello detto di Bannio, che si valica sovra un ponte in pietra, distante 700 metri da Pontegrando; il rosenza, che corre di costa al sentiero volta a ponente, e si trogitta su un ponte di legno; il Rì e l'Anza, attraversanti amendue da ponti pure di legno» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

7. «C'è un'ottima locanda a Calasca, un chilometro o due più in giù nella valle, che permetterebbe ai viaggiatori di evitare questa di Ponte Grande». (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855)

8. «Avevamo dapprima sperato di raggiungere Pie' de Muliera, ed allo stesso tempo goderci il panorama con soddisfazione, ma era ormai troppo tardi per farlo. Dopo avere raggiunto una bella cascata che scende dalla Val Bianca sulla sinistra, che dopo la pioggia scorreva giù spumeggiante, raggiungemmo in poco tempo una locanda un po' sotto Calasca, trovando lì una sistemazione calma e confortevole; decidemmo di sostarvi per la notte. La gente era cordiale ed ospitale, le camere pulite e belle ed eravamo proprio

contenti di essere capitati in questo rifugio dopo la locanda di Ponte Grande. Avevamo altre ragioni per essere contenti, poiché non eravamo arrivati neanche da mezz'ora quando la pioggia si riversò come un diluvio.[...]». (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855)

«Ponte Grande è un paese estremamente carino, dall'aspetto pulito; le case sono costruite bene in maniera insolita. La posizione è molto bella con lo sfondo costituito da alture densamente boschive, dalle quali scendono delle viti in pergola e da giardini lussureggianti fino dietro alle case. Il rapido torrente dall'Anza assicura un drenaggio efficace. Il ponte costruito in alto e notevolmente stretto che l'attraversa appoggiato su blocchi di granito e che dà il suo nome al paese, permette un ottimo punto di vista, specialmente quando il tempo è chiaro e le cime del Monte Rosa spuntano all'estremità superiore del bacino profondo.» (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

B.1.1. 3-7 Pontegrande - Ceppo Morelli

- ④
1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Bannio, ff. n. 5-6.
2- Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola
- La strada Anzaschina invece, superato il bivio per il ponte (M⁴) (che era posto un poco più a monte dell'attuale, là ove funzionava l'albergo Gastoff Baranca), piegava leggermente a settentrione, e dopo aver transitato davanti e sotto il portico della casa seicentesca a loggia ancora oggi esistente, si manteneva costantemente nel punto ove il versante vallivo si trasforma in pianoro, risaliva la Val Crosa, e giungeva a Paita (M¹). Da qui passava sotto a Pucci, valicava un



1. «Dopo Ponte Grande s'incontra la parrocchia di S. Carlo posta lungo la strada. Le vicine montagne contengono miniere di oro, che si coltivano attualmente. I mulini destinati a macinare la miniera si vedono passando.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Proseguendo nel cammino s'arriva a Vanzone, Comune di 675

dell'Ossola Superiore, 1758.
 3- Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore, 1758;
 4- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Vanzone, ff. n. 12-11.
 5- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Vanzone, ff. n. 13-14.
 6- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Borgone, ff. n. 12-13-14.
 7- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Ceppo Morello, f. n. 19.

1-PIODA PRESSO PONTEGRANDE-Acquaforte.
 2-SANTUA RIO DELLA MADONNA DI GROppo

paio di piccoli ri e giungeva a Lancino (Case Fomari) (3). Senza entrare nel borgo la strada procedeva con un andamento pianeggiante, incontrava il confine col il comune di San Carlo, valicava quindi il Rio di Val Graso e, dopo breve tratto, entrava decisamente entro San Carlo (4) (5) transitando dietro alla chiesa, ed incontrando, nel cuore dell'abitato, l'incrocio con la ripida salita che portava a Pianezza (La Piana nelle mappe settecentesche) (6). Fuori da San Carlo la strada proseguiva in dolce pendenza risalendo la valle, oltrepassava con un ponte il Rio Rosso sostanzialmente passando sul tracciato dell'attuale carrozzabile, e poi sul Rio Gottaro, quindi perveniva a Battiglio (Battio nelle carte), attraversando in diagonale l'ampia conca e passando proprio sotto al nucleo abitato, tra le case e la torre. Dopodiché, risalendo sempre dolcemente il pendio, la strada compiva un'ampia curva aggirando lo sperone entro il quale scorre il Rio Roletto, a sua volta superato con un ponticello; fiancheggiava quindi l'oratorio di San Bernardino, e procedeva con andamento ondulato ed aumentando un poco la pendenza fino a pervenire a Vanzone (7) (8) (9) (10) (11) (12).

Qui la strada penetrava decisamente nel cuore del tessuto edilizio, seguendo grosso modo il percorso dell'attuale rotabile, ma con un sedime assai più ristretto; toccava dapprima l'oratorio dell'Angelo Custode, e quindi piazza San Rocco e la chiesa dei SS. Rocco e Michele. Da qui la strada piegando bruscamente costeggiava il fianco della Chiesa Parrocchiale di Santa Caterina e

anime. La Valle qui è più larga, ed aperta, che altrove. Il territorio è bello e fertile. Vedonsi molte case ben fabbricate, botteghe di pane, di vari altri generi, ed anche di panni, lo che non ho osservato né a Calasca, né a Bannio.» (SOTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

3. «In poca distanza da Vanzone avvi la parrocchia di Ceppo Morelli. La Valle è qui più stretta, e si presta meno alla coltivazione. Gli uomini sono applicati all'anzidetti mestieri, od al negozio. Fin qui si vedono castagni e noci, ma inoltrandosi a Macugnaga, non reggono più alla rigidezza del clima.» (SOTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

4. «Subito dopo avere lasciato Vanzone superammo S. Carlo e rimpiansi di non avere potuto aspettare la festa per vedere riunita la gente della Valle Anzasca come mi era stato suggerito. Dopo un'altra ora raggiungemmo Ponte Grande, che prende il nome dal ponte formato da un unico arco sull'Anza; da lì una strada conduceva a Bannio e, attraversando alcuni colli, fino in Valsesia e a Varallo. Mi aspettavo molto dal panorama del Monte Rosa visto da Ponte Grande, che Ebel mi aveva descritto, ma ne fui deluso; forse ero diventato difficile.» (BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

5. «Passa tra mezzo l'abitato [di

- E. Barberis,
3-BORGONE, IN
THE VAL
ANZASCA, 10
JULY 1856
[BORGONE] -
H.S.M.

dell'Oratorio della SS. Annunziata, avendo di fronte la bella Casa Parrocchiale, poi, seguendo il tracciato della rotabile, risaliva il pendio transitando di fronte al sito ove poi sarebbe sorto l'Hotel Regina; qui si teneva poco sopra all'abitato di Valleggio per dirigersi quindi nei terreni sotto Ronchi di Fuori (4) ed il Rio Losino, posto proprio sul confine con il comune di Borgone. Dal centro di Vanzone si staccava pure un bretella che, attraverso il piano e la "scalacia" scendeva fino all'Anza e la superava a Pontepertuso (5) con un ponte cinquecentesco (è datata 1537 e fu costruito dai Borromeo); subito dopo il ponte un bivio conduceva a sinistra a Cangelitt e, oltrepassato il Rio della Valle del Lago, giungeva in territorio di Bannio; oppure, piegando a destra, transitando poco sopra il fiume e seguendone l'andamento, la strada si spingeva a occidente fino al confine comunale, valicando un paio di piccoli rii, per poi tramutarsi in un sentiero che attraversava il borgo di Opaco e quindi giungeva fin quasi davanti a Borgone (6), dove si interrompeva per via di un ampio vallone franoso. E' forse questa una delle tracce più evidenti di un'altra strada che fonti soprattutto orali vogliono transitasse sul versante destro della valle (Opaco), ma della quale non restano che labili tracce, slegate già in epoca settecentesca.

La strada Anzaschina (7) invece, dopo aver superato il confine comunale con Borgone, passava appena sotto Croppo (8) fiancheggiando il santuario di Maria Bambina, poi riceveva la confluenza della bretella che scendeva dal paese; quindi, transitando con

San Carlo] l'unica via comunale di comunicazione cogli altri luoghi della Valle Anzasca: la sua direzione è di levante a ponente: è irregolare e tortuosa: due altre vie scorgono da S. Carlo ai membri della Pianezza, e di Ronchi di Fuori: la prima è lunga un mezzo miglio; la seconda un miglio [...]. Il torrente Anza gli scorre a fianco da ponente a levante: gli soprasta un ponticello in legno» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

4. «Si entra nel suo territorio [di Vanzone] mercè un ponte di legno posto sul torrente Buttigio. Si esce dal medesimo, a ponente, per un altro ponte sul torrente Losino, ov'esiste un'officina di fabbro - ferajo. Le strade particolari che intersecano i cantoni di Roletto, delle Valleggie e de' Ronchi, si diramano poi, in poca distanza, per le soprastanti alpi, ove incontrasi un sentiero che mette sul balzo di San Martino, conducente alle alpi di Val Antrona.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

7. «Un'altra strada che si diarte da Vanzone, mette all'Opaco per un antichissimo ponte in pietra, posto sull'Anza, e denominato Pertuso: esso raggiunge sulle alpi la strada di Bannio, che transitando per l'alpe Baranca, tende alla valle di Sesia.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico*

andamento pianeggiante e rettilineo, penetrava a Canfinello Interiore, all'uscita del quale si staccava un breve rampa rivolta a oriente per Canfinello Superiore. Da qui la strada risaliva verso il grosso centro di Borgone⁽⁸⁾, che lambiva nella sua parte superiore fino al tratto in cui incontrava il sagrato dell'oratorio dei Santi Innocenti, dopodiché penetrava decisamente nell'abitato per incontrare, poco dopo averlo lasciato e percorso un paio di ampie curve, il confine con il comune di Ceppomarelli (Terra di Ceppo Morello nelle carte settecentesche) ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾.

Procedendo per un breve tratto quasi in piano la strada Anzaschina penetrava immediatamente a Ceppomarelli, il cui insediamento si caratterizzava per l'impianto fusiforme ed allungato tutto ai lati della strada, che correva, entro il paese, sullo stesso percorso dell'attuale carrozzabile. La mappa del Catasto di Maria Teresa d'Austria, caso unico, restituisce per il borgo non solo una rappresentazione planimetrica, ma anche una veduta a volo d'uccello non particolarmente fedele, come attestano l'orientamento scorretto e la posizione sul lato nord rispetto all'asse viario della chiesa parrocchiale di San Giovanni Battista, sul sagrato della quale la strada tuttavia transitava ⁽¹¹⁾. Molto più fedele risulta invece la restituzione planimetrica del tessuto edilizio, ove la strada passa effettivamente lungo il fianco settentrionale della chiesa, disposta correttamente secondo l'asse est-ovest.

Proprio all'imbocca del paese, in corrispondenza di una casa seicentesca con una coppia di begli affreschi

Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna, Torino 1835 - 1856).

8. «[A Borgone] Oltre la strada, che per metri 3210 percorre l'intera valle di Anzasca da levante a ponente, avviene un'altra per cui si giunge alle case dell'Opaco, partendo dall'oratorio del Croppo. Il torrente Anza [...] è così valicato da un ponte di legno.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna, Torino 1835 - 1856*).

9. «Vi passa [per Prequarera] la strada denominata della valle Anzasca, la quale dirgendosi da levante a ponente vi percorre un tratto di metri 3300; me è tortuoso, irregolare saliscendente; giunta all'oratorio detto di Prequarera sotto il titolo di S. Giorgio si spicca dalla medesima un'altra via che tende alla frazione che chiamasi Amondelli; di colà giunge alle alpi, ed indi al monte Moro, ove si unisce alla strada di Macugnaga la quale per Val Sciosa mette a Vebbia nell'alto vallese. E' discosto un miglio a levante da Borgone, miglia tre a ponente da Macugnaga, cinque dal capoluogo di mandamento e sedici da Domodossola. Sul fiume - torrente Anza, a mezzodì della frazione di questo comune denominata Ceppomarelli, esistono due ponti, uno in legno e l'altro in pietra sulle strade che mettono alle alpi. [...] Per la strada di Macugnaga, che accenna all'alto Vallese, passarono, nei mesi di giugno e di

ancora esistente, la strada incontrava un'importantissima biforcazione: procedendo dritti si giungeva alla chiesa e si proseguiva per la strada Anzaschina, mentre prendendo la diramazione che si staccava verso nord e lambendo tangenzialmente il centro abitato, si prendeva la via che, passando poco sopra Prequartera (□), portava a Mondelli e da lì al passo omonimo, quindi al confine elvetico.

agosto del 1799 due corpi di truppe austro-russe il primo di essi era comandato dal colonnello Lelop, ed il secondo dal capitano Roesghen.» (CASALIS G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856).

10. «A Ceppo Morelli trovammo una locanda piccola, ma pulita, dove facemmo colazione a buon prezzo incontrando gente estremamente civile. Sul piazzale della chiesa c'era un recinto con un mucchio di teschi bianchi; quelli sopra erano sinistramente decorati con dei berretti da preti come quelli di Rima.» (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

11. «Dopo una piacevole sosta di un'ora procedemmo verso la valle attraversando paesaggi boscosi di grande bellezza. Dopo l'abbondante pioggia i ruscelli in piena scorrevano giù dai pendii; sopra Vanzone una bella cascata si frangeva sulla roccia con un grande fragore. Stretti sentieri attraversavano una grande foresta di magnifici castagni ombrosi e di nocciuoli che d'autunno assumevano delle tinte fiammeggianti. Del muschio verde chiaro e delle felci lussureggianti in grande quantità tappezzavano i muri di pietra e gli angoli rocciosi, ombreggiati dagli alberi; dal momento che avevamo la giornata davanti a noi, inviammo Delapierre e Mora fino a Borca a solo due ore di distanza e passammo il resto del tempo occupandoci di botanica in

maniera molto distensiva». (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

12. «Le nuvole in movimento che si formarono vaporosamente dopo l'ultima pioggia c'impedirono di vedere le montagne più alte, ma la Val Anzasca ci diletto con il suo splendido paesaggio boscoso. Vanzone, la piccola capitale della valle, ci sembrò il paese più pulito che avessimo mai visto. Tralasciando le sue strade strette, abbastanza larghe tuttavia per fare passare due muli carichi, era un modello di pulizia; la fascia stessa di granito nel centro era un notevole tentativo per lastricare le strade in montagna. [...]» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

3.1.1.2.3 Ceppo Morelli - Macugnaga

- ④
1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Ceppo Morelli, ff. n. 18-14.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Ceppo Morelli, f. n. 16-17.*
3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Macugnaga, ff. n. 73, 85, 86.*

Uscendo da Ceppo Morelli la strada Anzaschina imboccava il rettilineo in dolce salita che anche la carrozzabile odierna percorre, e giungeva fino a che quest'ultima piega con una curva verso nord e comincia a salire; la strada antica invece proseguiva dritta e, poco dopo la Cappella della Posa (poi Madonna di Lourdes) incontrava una deviazione che, scendendo per dolce pendio fino all'Anza, la superava con un grande ponte ad unica arcata lanciato sull'ampia forra (■¹), per salire agli alpeggi della destra orografica. La strada maestra proseguiva con andamento quasi pianeggiante seguendo le curve dell'Anza, attraversava il Crot d'la ruta e giungeva a Prequarera, che restava tutta a settentrione della strada (④¹). Procedendo, la strada lambiva il fiume,



1. «Il primo Cantone di Macugnaga è Pistarena. Questo nome gli fu dato a causa dei molti mulini, che servono a macinare la materie aurifere estratte dalle miniere di cui abbonda questa Valle. Macugnaga è situato in una lunga, e bella pianura. Le case sono qua e là sparse; ed in gran parte di legno maestrevolmente unite. Sono però comode, e calde d'inverno perché le stanze sono assai basse, e le finestre assai piccole. La Chiesa parrocchiale è maestosa, e sorprende fra quei monti.» (SOMILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «La mattina era splendida. Dopo avere fatto uno schizzo del panorama del Monte Rosa dalla porta della locanda, e ottenute

- 4- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Macugnaga, f. n. 85.
5- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Macugnaga, f. n. 84.
6- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Macugnaga, f. n. 83.
7- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Macugnaga, ff. n. 68, 69, 70.
8- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Macugnaga, ff. n. 54, 55.



- 1-PONTE PRESSO CEPPO MORELLI - antica fotografia.
2-CAMPIONE - E Barbe Ris.
3-PERSPECTIVE DU M. ROSA VUE

ma molto in alto ed a picco su di esso; passava per Campioli (fig. 2) e, sempre a breve distanza dal corso dell'Anza, per il borghetto di Pioda (La Pitta nelle mappe settecentesche), mantenendo un andamento pianeggiante che conservava fino al punto in cui, per mezzo di un bel ponte ora distrutto, valicava l'Anza proprio laddove comincia l'inaccessibile gola di Morghen, e quindi passava sulla sponda destra (fig. 3) (fig. 4).

Qui la strada poi prendeva ad inerparsi sul costone meridionale del Morghen (fig. 5) (fig. 6) con andamento sinuoso e forte pendenza, ma senza ricorrere a tornanti, giungendo fino alla sella che il versante vallivo forma con la montagnola sbarrante la valle.

Qui percorreva con leggera pendenza tutta la valletta fino al villaggio di Morghen (Morghen nelle mappe del Catasto di Maria Teresa d'Austria, Piano di Sotto e Piano di Sopra nella Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore, 1758), che lambiva toccando la chiesetta e percorrendo il pianoro interno su cui il paesello si affaccia; quindi prendeva a scendere dolcemente (fig. 7) seguendo l'andamento del fiume, che restava naturalmente molto più in basso (fig. 8), per poi penetrare nel territorio del comune di Macugnaga.

Qui la strada scendeva con dolce pendenza fino al Ponte del Vaud (Vald nella Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore, 1758), grazie al quale passava nuovamente sulla sponda sinistra, per dirigersi, piegando verso occidente, a Pestarena; appena passato il ponte del Vaud nella strada confluiva pure la

dal mio oste alcune informazioni per il mio giorno di viaggio, e dopo la conferma della topografia della mia carta geografica circa i nomi dei posti che avevamo attraversato, lasciammo la piccola pianura di Macugnaga. La valle si trasformò presto in una stretta profonda; la discesa fu rapida e in meno di un'ora raggiungemmo le miniere d'oro di Pestarena. Il luogo rievoca l'«El Dorado» e suscita grandi aspettative; ma non si vede niente di più di quanto ci sia sui ciottoli del piazzale della chiesa di S. Paolo. Le miniere vengono coltivate per ricercare «il più grande mistatto del mondo» mescolato in proporzioni molto ridotte con del solfato di ferro: un chilo di minerale greggio ne fornisce, dopo essere stato amalgamato, una media di solo sei grammi, il minerale più ricco ne fornisce dieci grammi. L'oste di Macugnaga mi aveva fatto il nome del professor Fontonetti quale sovrintendente delle miniere che possedeva una raccolta di campioni dei minerali della valle. Chiesi di questo signore a Pestarena e ricevetti da lui le più cordiali attenzioni. Mi fece accompagnare da un domestico fino ai mulini dall'Anza, dove viene frantumato il minerale, e in seguito fino alle miniere; incaricò anche i minatori di assistermi e d'informarmi. L'assistenza mi fu prontamente offerta; ma le informazioni furono inutili, poiché non riuscivo a capire nemmeno una parola del loro gergo. Penetrai nella miniera a circa 300 yarde da una via di accesso leggermente in salita; qui trovai un

DU M.
FERRAT - N.
Robilant.
4-STRADA DI
VALLE
ANZASCA -
Federico
Ashfon.
5-STRADA
AL MONTE
ROSA - E.
Barberis.
6-UNA
CIOENDA -
E. Barberis.
7-VAL
ANZASCA -
Federico
Ashfon.
8-MACU
GNAGA -
Acquaforte.
9-MACU
GNAGA
CHURCH -
Sc. Whym
per.
10-HOTEL
DU MONT-
MORO A
MACUGNA
GA TENU
PAR
CASPARD
DÉLMONTE -
J.C. North.
11-VUE DU
MONT
ROSA ET DE
LA VALLÉE
DE
MACUGNA
GA -
Gabriel
Lory Fils.
12-MONTE

bretella che da Mondelli scendeva a Stabioli, e da qui a Macugnaga (33) (34).

La strada maestra giungeva a Pestarena (35) percorrendo un tratto rettilineo a ridosso del fiume, che però scorreva più in basso, superava il Rio della Lorena, e costeggiava i primi tre nuclei del paese, uno antecedente a sinistra e gli altri due successivi a destra della strada (36); quindi attraversava un quarto borgo (denominato Pestarena nelle mappe settecentesche, e probabilmente il più antico), poi, seguendo l'ansa rivolta a settentrione del fiume, superava il Rio della Val Rossa e quindi si elevava per superare la parete rocciosa che fronteggia il punto ove il Rio dei Vittoni confluisce nell'Anza (37).

Solo nel tratto antistante Fornalei, sul versante destro della valle, la strada ridiscendeva vicino all'Anza, costeggiandolo fin quasi al punto ove la moderna carrozzabile supera il dislivello per giungere a Borca a mezzo di due tornanti, che invece il vecchio tracciato valicava aumentando la pendenza e procedendo con andamento rettilineo. Superato il dislivello e lambito nuovamente l'Anza, la strada si infilava dritta in mezzo all'abitato di Borca, strutturato con andamento fusiforme, e perveniva, in corrispondenza al sagrato della chiesa, alla confluenza con l'importantissima strada del Turlo (38), che scesa dalla valle Quarazza superava l'Anza per mezzo di un ponte (39).

Da Borca la strada risaliva la valle tenendosi sempre a ridosso del versante vallivo e seguendone il sinuoso andamento percorreva il pianoro fino a

pozzo profondo 60 piedi e vidi alcuni minatori che lavoravano sulla vena inferiore della miniera. La quantità di minerale che viene ricavata non è considerevole; le donne sono generalmente impiegate per staccare il minerale con un piccone che da lì viene trasportato fino al frantolo di granito dove lo frantumano prima di amalgamarlo: il processo finale è nelle mani del Fantonetti. Al mio ritorno nella sua casa egli mi invitò a riposarmi donandomi alcuni campioni del minerale delle miniere, e due opere che aveva scritto, di cui una sulle miniere di queste valli, in risposta ad uno scritto di un certo Rossini di Torino» (BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

3. «Attraversata in seguito l'Anza sopra un ponte alpino, salii nuovamente sulla sponda destra del fiume. Le numerose vie di accesso alle miniere erano indicate dalla terra e dalle pietre degli scavi che dimostravano le ricerche degli abitanti della vallata, quasi tutti minatori. Le ricchezze minerarie di queste montagne — il ferro, il piombo, il rame, l'argento — vengono estratte a poca distanza l'una dall'altra; numerose miniere dei metalli inferiori sono molto produttive. La divisione tra le valli configue di Pestarena e di Anzasca è segnata da un enorme masso che, quasi chiudendo il fondo della valle precedente, lascia soltanto una stretta profonda e selvaggia nella quale

ROSA VAL
ANZASCA -
William
Brockedon.
13-LE MONT
ROSE OU
MONT
MORO -
Eugène
Cicerl.
14-MONT
ROSA AS
SEEN FROM
MACUGNA
GA -
George
Cooke.
15-LE
MONT
ROSE VU
DES
ENVIRONS
DE
MACUGNA
GA -
Théodore
De
Saussure.
15-IL PASSO
DEL TURLO
DALLA VAL
QUARAZZA
(MACUGNA
GA).

Testa (La testa nella Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore, 1758) (M¹); ne lambiva l'abitato tenendolo sulla destra e poi aggirava l'ultimo sperone del versante giungendo così in vista di Staffa (M¹⁰). (nella Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore, 1758 individuato come La Raffa) (M⁹). L'attuale centro abitato risulta nelle mappe settecentesche suddiviso in numerosi insediamenti: Staffa, La Fontana, Pra, e La Riva, mentre la chiesa nuova appare isolata ed accessibile solo valicando una roggia derivata dal Rio Tambac, che appunto veniva superata dalla strada proprio in corrispondenza di Staffa a mezzo di un ponticello, da dove si poteva godere una splendida veduta del Monte Rosa (M¹¹) (M¹²) (M¹³) (M¹⁴) (M¹⁵). La strada Anzaschina procedeva quindi costeggiando ad una certa distanza la roggia, passava di fronte alla Cappella dei Frassini e giungeva alla chiesa vecchia (M⁹) ed al gruppo di case estese fin sotto il versante della montagna (nelle mappe del catasto di Maria Teresa d'Austria indicato come Villa di Macugnaga; nella Carta topografica di valle Anzasca e parte dell'Ossola Superiore, 1758 invece come La Villa). Poco di fronte alla chiesa un bivio consentiva quindi o di salire fino a Pecetto dopo aver valicato con un ponte il Rio Tambac, o, piegando a nord, di imboccare il tracciato che portava al passo del Monte Moro, non indicato tuttavia nelle mappe del Catasto di Maria Teresa d'Austria (M⁸).

si libera l'Anza che scorre sulla sinistra, scendendo nella Valle Anzasca. Il sentiero che costeggia il masso conduce a quello che si può chiamare un paese, il paese di Morgen, che è circondato da splendidi castagni. La discesa nella Valle Anzasca è molto bella; si traversa di nuovo il fiume sopra un ponte pauroso, subito sotto la stretta di Pestarena; la strada procede sulla riva sinistra del fiume, attraversando tutta la valle.» (BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

4. «Il primo paese della valle è Campliole, nei pressi di Ceppo Morelli. È la località che raggiungono i viaggiatori per evitare la valle di Macugnaga o di Pestarena, seguendo il sentiero del Monte Moro. La discesa, m'informò la guida, è più lunga che dal Passo di Macugnaga; ma si risparmia strada se si va dalla valle di Saas in Valle Anzasca. Qui il dialetto piemontese incominciò a prevalere anche se il vernacolo tedesco della mia guida era capito fin sotto Vanzone. Il paesaggio della parte superiore di questa bellissima valle, dal cui fondo non riuscivo a vedere le montagne alte, mi fece pensare a certi deliziosi paesaggi del Devonshire. Ma il sentiero s'innalzò presto sulla riva sinistra del fiume e raggiunse un'altitudine considerevole. Mi accorsi che non c'era terreno coltivabile, fatta eccezione di alcune macchie all'estremità superiore della valle e qua e là sui versanti scoscesi delle

montagne. Estese foreste di castagni e di noci, dalla forma piacevole e dai colori intensi, rivestivano i pendii su in alto fino ai limiti dello sguardo (eccetto dove le altre montagne spuntavano in lontananza) e scendevano fin sotto il sentiero, fino a ricongiungersi con il versante opposto, sembrando lasciare appena lo spazio necessario per permettere al fiume di farsi strada e di cui si vedevano dei tratti di tanto in tanto. Queste erano le caratteristiche generali della valle, che si possono contemplare, con sorpresa, in un'unica veduta da una cappella, a Cimamorga, sulla strada vicino a Ceppo Morelli: il fiume, sotto, che lottava nel suo letto angusto; le foreste maestose che rivestivano i versanti delle montagne in mezzo alle quali si scorgeva ogni tanto la chiesa di un paese o un gruppetto di casupole; in direzione delle Alpi il panorama si chiudeva con le cime vaste e belle del Monte Rosa.» (BROCKEDON W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

5. «Passato il paesino di Morgen la valle divenne più selvaggia e desolata fino a Pestarena; qui la pista stretta, che per un po' sovrasta il torrente profondo, viene attraversata da un ponte, il ponte del Vald. Sopra un masso vicino al ponte c'erano due croci di legno, che da quanto ci dissero erano state poste in memoria di due uomini uccisi dall'inruzione dell'acqua in una delle miniere. Le grida di uno di loro furono udite

dalla moglie e dai figli per giorni senza la possibilità di soccorrerlo; s'indebolirono sempre più finché morì. [...] Ma una volta sul ponte che attraversa il torrente, non appena emerse la mole stupenda del Monte Rosa dalle nuvole turbinose, ergendosi maestosamente al di sopra di tutta la parte superiore della valle, lo spettacolo squallido in primo piano fu dimenticato davanti a questa scena sublime». (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

6. «Pestarena era il posto più squallido e nero che avessimo visto da tempo; mi riservai di visitare le miniere d'oro che sono famose sino dall'epoca dei romani, al mio ritorno in tutta tranquillità, contento di uscire da questa triste località. [...] Il paesaggio nei dintorni di Pestarena è una macchia nella bella valle. Le montagne sono state private delle loro foreste, ma rimangono alcuni ceppi. Dopo gli chalet pittoreschi di Macugnaga che sono fatti principalmente di pino marrone, le case di pietra erano squallide e sporche come i «cottage» di un quartiere minerario inglese; «l'Albergo delle Miniere» con il suo esterno lugubre e il suo gruppo interno di fumatori e di bevitori, facevano pensare ai «Jolly Colliers». (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

7. «Dopo la traversata di alcuni letti rocciosi di torrenti e la salita sul ripido sentiero, arrivammo in vista degli chalet di Borca che si trovano sopra una verdeggiante

piattaforma piena di alberi e che discende a picco nella valle. Dalla parte opposta scorre un torrente laterale che sfocia nell'Anza da un'apertura stretta che sbocca dalla Val Quarazza, dalla quale si scende per il Passo del Turlo da Alagna fino a Macugnaga. [...]» (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

8. «L'accesso inferiore della Valle di Macugnaga, che ci era sembrata selvaggia e sgradevole quando eravamo saliti dalla ricca Valle Anzasca, sembrava ora per contrasto una mescolanza piacevole di montagne, di foreste e di valli, diventando più bello e più vario mentre scendevamo rapidamente. Notammo che lungo tutta la valle, Mora era l'unico mulo che avevamo incontrato sia in salita sia in discesa; le donne abitualmente in pantaloni, portano quasi tutto sulle spalle. Avevo ora una immagine completa della Valle di Macugnaga, dal ghiacciaio nella sua parte superiore fino alle rocce osservate a Morgen, il paese più a est dal quale probabilmente deriva il nome tedesco. Ero rimasto così a lungo indietro nelle miniere di Pestarena, che non raggiunsi E. prima di arrivare alla base del sentiero ripido e tortuoso che scende da Morgen e la trovai seduta sola sul ponte dell'Anza che si godeva una boccata d'aria fresca che usciva dalla gola profonda e oscura; quando arrivò Mora continuammo a scendere e raggiungemmo Ceppo Morelli alle 4. [...]» (KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*,

London, 1855).

9. «Eroavamo contenti di trovarci nuovamente nella bella Valle Anzasca. In ogni angolo dove potevano essere piantate delle vigne, esse crescevano lussureggianti, sistemate a pergola su pali orizzontali, sostenuti da pilastri di pietra sbiancati di calce. Osservammo anche alcuni bei fichi e degli esemplari splendidi di noci. La vegetazione di tutta la valle, fino all'altezza della barriera di Morgen, era notevolmente bella, e la gente che vi abita è celebre per la sua bellezza e la nettezza del vestiario. [...]. Pare che la strada debba essere continuata più in su nella valle verso Pestarena, ma le strade di Vanzone sono così strette, che neanche un carro vi potrebbe passare e perciò, a meno che non si facciano delle grandi modifiche, sarà impossibile alle carrozze di procedere oltre». [COLE E., *A lady's Tour round Monte Rosa with visits to the Italian Valley of Anzasca, Mastalone, Comasco, Sesia, Lys, Challant, Aosta and Cogne*, Londra 1859].

10. «Prima di raggiungere Pestarena dovevamo salire un'alta barriera rocciosa chiamata Morgen, che si eleva a sbarrare la Valle Anzasca come un enorme muro, ma è molto boscosa e costituisce una delle cose più interessanti del nostro viaggio. Prima di risalire questa balza rocciosa passiamo sulla riva destra dall'Anza sopra un ponte di pietra da dove parte una ripida salita per raggiungere la cima. Vicino

alla base della salita troviamo alcune delle miniere d'oro del distretto, ma che ora non sono sfruttate. L'Anza, che qui forma una vera e propria cascata, precipita sopra le rocce in maniera molto pittoresca. Il calore del giorno e la perfetta calma dell'atmosfera resero l'ascesa di questa barriera molto penosa. [...]. Non fui delusa quando raggiungemmo la sommità [della salita del Morghen] e ci trovammo in mezzo a verdi prati nella parte superiore della valle. Qui scoprimmo che eravamo già usciti dagli splendidi boschi di noci e di castagni, che avevano suscitato la mia ammirazione nella parte inferiore della valle, ed eravamo nuovamente circondati da larici e da abeti. Bisogna ammettere, tuttavia, che questo cambiamento deciso era piacevole sotto certi aspetti, poiché si associava nella nostra mente con l'idea di un'atmosfera più fresca e riposante di quella che ci aveva finora oppressi, e guardammo a breve distanza il piccolo paese di Pestarena, dove avevamo deciso di riposarci e di pranzare.» (Cole E., *A lady's Tour round Monte Rosa with visits to the Italian Valley of Anzasca, Mastafione, Cornasco, Sesia, Lys, Challant, Aosta and Cogne*, Londra 1859).

5.1.1.1.1 Macugnaga - Passo del Monte Moro

④
1- (Carta
topografica
di valle
Anzasca e
parte
dell'Ossola)

La strada del Monte Moro, lasciato il pianoro del fondo vallivo si inerpica ripidamente (■¹) (■²) (■³) e con numerosi tornanti fino all'Alpe Bill, quindi proseguiva lungo il Rio omonimo, rimontava sul costone del pendio

■

1. «La discesa, anche se dal versante meridionale, continuò sui ghiacciai più a lungo che nella salita. Raggiungemmo un uomo non appena superati i ghiacciai e ci unimmo a lui. In un quarto d'ora

dell'Ossola
Superiore,
1758.



1-ANSICHT
DES MONTE
ROSA VON
MACUGNA
GA AUS -

Ludwig von
Welden,

2-VUE DE
MACUGNA
GA ET DU
MONT ROSA
PRITSE
DEPUIS
UNTERBUHL
CANTON DU
VALAIS -

Johan
Rudolf
Buhlmann,

3-MONTE
ROSA
FROM THE
MONTE
MORO -
Sc.

Whymper,

4-MONTE
MORO.
KANT
WALLIS.
CANTON
DU VALAIS
- Geissler,

5-PASSAGE
DU MONT
MORO -
Peint par
Maximilien
de Meuron,

soprastante il canalone, giungeva
all'Alpe Songbierts e poi, rimontando il
crinale, passava nella valletta sotto la
cima Ruppenstein, che restava alta sulla
destra.

Dopodiché risalendo la valletta sotto la
punta San Pietro, giungeva finalmente
al passo ed al confine con la Svizzera
(☉) (☼) (☽).

arrivammo sulle rocce calde e la
terra ferma. Fu così, al di sotto
delle nuvole che avvolgevano il
Passo di Macugnaga, che il
Monte Rosa apparve nella sua
grandiosa bellezza, in tutta la sua
estensione, dalla cima di Jazzi al
Pic Blanc, e dalle sue cime alte e
luminose fino ai ghiacciai più bassi
ed alla sorgente dall'Anza, che
scorre giù nella pianura e nella
valle di Macugnaga. L'impressione
suscitata da questo spettacolo
non potrà mai essere dimenticata
e merita da sola il viaggio
dall'Inghilterra.

La discesa fu molto faticosa. Il
paese giù nella valle di
Macugnaga sembrava sotto di
me, a non più di mezz'ora di
distanza, ma in realtà impiegai più
di quattro ore nella difficile
discesa dalla vetta prima di
raggiungerlo. Non ci sono tracce
dell'antica strada dalla parte
meridionale.» (BROCKEDON W.,
Journal of excursion in the Alps,
London, 1833).

2. «Da Macugnaga per Pecetto
salendo lungo il lato settentrionale
del seno di monte Rosa, tragittasi
dai pedoni per lo stretto di
Montemoro in val di Sass nell'alto
vallese. Il passo di porta Bianca
più verso ponente, donde si va in
val di Vige eziando nell'alto
Vallese, è cotanto elevato, ripido
e disastroso che omai è
abbandonato.» (Casalis G.,
*Dizionario Geografico Storico
Statistico Commerciale degli Stati
di S. M. il Re di Sardegna*, Torino
1835 - 1856).

3. «La strada principale che vi
scorre [in Macugnaga] nella

direzione da levante a ponente è tortuosa e presenta molte salite e discese: la sua lunghezza è di metri 6200: la attraversano il torrente Anza ed il torrentello Lombal, entrambi valicati da ponti in legno, di cui uno chiamasi del Vaud, e si valica sotto Pestorena l'altro appellasi della Chiesa Vecchia, e si passa nel sito ove ha termine quella strada verso ponente: un terzo ponte sta sull'Anza presso la Borca nella via per al monte Turlo.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

4. «Ci riposammo qualche minuto sopra alcune rocce a circa 2800 metri al di sopra del livello del mare, dove era stata posta una croce rudimentale ora quasi distrutta. Guardando in direzione degli chalet e del lago di Destal anche dalla parte della valle di Saas, il panorama era del più squallido. Spostandoci intorno alle rocce il Monte Rosa spuntò di colpo così magnifico e vasto che non posso descriverlo con esattezza. Le nuvole si formavano vicino e sotto di me, e in pochi minuti lo spettacolo incantato svanì, ricomparendo con il dileguarsi delle nuvole, che spostandosi facevano apparire degli scorci di un effetto magico che mi ha lasciato nella mente un'impressione superiore a tutti gli altri miei ricordi di montagna.» (Brockeson W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833)

«La salita del Monte Moro da

sinistra è particolarmente ripida ma senza difficoltà o pericoli e se vi rendete ben conto di dove dovete attraversare la catena non avrete problemi a trovare la strada senza guida.

In passato era una mulattiera e qua e là si intravedono i resti della vecchia pavimentazione, ma in generale è una dura arrampicata, come il salire delle scale poiché si incontrano continuamente spuntoni di roccia lisci e scivolosi sporgenti dall'erba e sui quali è necessario fare attenzione.

I pascoli sono ricchi, la vegetazione lussureggiante ed i mirtilli sono belli, alcuni grandi come piccoli acini d'uva. [...] Salendo più in alto il sentiero divenne uno scomodo passaggio tra pietre di ogni forma e dimensione finché, alle otto e mezza, raggiungemmo la neve raccolta in un grande, ripido e liscio declivio come un sipario alla sommità del passo. Bisogna arrivare fino al margine della neve per vedere dove si attraversa; perciò occorre conoscere bene la direzione prima di mettersi in marcia.

Venticinque minuti di faticosa arrampicata con la neve fino alle ginocchia ed un occasionale scivolone e capitolombolo ci portarono alla sommità della cresta.» (Willis A., *Wanderings among the High Alps*, London, 1865).

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario

Settembre 2001

STRADA ANTRONESCA (Valle Antrona)

La strada Antronesca, via per il passo di Saas.

Sulla remota colonizzazione della valle Antrona non sussistono ormai più dubbi dopo gli spettacolari ritrovamenti avvenuti nella zona di Varchignoli e di Casa Dei Conti¹, nel territorio più occidentale del comune di Villadossola che si estende fino al confine con quello di Montescheno corrispondente al corso del torrente Brevettola.

La presenza di imponenti strutture terrazzate collegate da spettacolari scalinate disposte talvolta con evidente disegno simmetrico, la straordinaria dimensione degli elementi lapidei commessi con una tecnica a secco che dimostra con evidenza la sua antichità, la presenza di numerose camere sotterranee e di nicchie con dimensioni talvolta monumentali, e soprattutto la realizzazione di un sistema complesso di canalizzazioni sotterranee per garantire lo smaltimento delle acque e la sicurezza di tutte le sovrastrutture, indicano un elevatissimo livello di civiltà e di cultura tecnica, che gli studiosi datano almeno al primo millennio a.C.. L'ampia area dove le strutture sono posizionate è attraversata dal tracciato dell'antica strada della valle Antrona, e non vi sono elementi contrari all'ipotesi che le due strutture fossero interconnesse anche all'epoca in cui questi insediamenti megalitici vennero costruiti. Peraltro, ad epoca più "recente" risalgono due tombe di epoca romana ritrovate a

Montescheno², due altre a Rivera di Viganella³ e il rinvenimento di alcune monete proprio al Passo di Saas, che indicano con evidenza la colonizzazione della valle ed il transito lungo il suo asse viario in quest'epoca; né è da dimenticare la presenza di un'altra struttura tombale dall'articolazione complessa proprio sopra Sogno, inserita in strutture di terrazzamento megalitiche.

La remota epoca a cui si può fare risalire gli insediamenti umani in valle Antrona è con tutta probabilità legata alla presenza dei giacimenti di ferro sparsi in tutta la valle, per il cui sfruttamento è possibile che venissero realizzate alcune delle prime strutture di Varchignoli, poi convertite per la coltivazione della vite: il trasporto del materiale, grezzo o semilavorato richiedeva naturalmente una infrastruttura viaria sufficientemente ampia e ben tenuta, che dal piano ossolano giungesse fino ai luoghi di estrazione.

Al di fuori delle testimonianze archeologiche che retrodatano la presenza della strada, effettive testimonianze documentarie risalgono all'epoca medioevale, quando i collegamenti tra la pianura milanese e l'oltremonte elvetico e francese erano assicurati dai passi del Monte Moro, di Saas, quindi attraverso la valle Antrona, e del Sempione (non escluso anche quello di Monscera)⁴.

² Cfr. BERTAMINI T., *Una tomba di epoca romana a Montescheno*, in "Oscellana", XXVII, 1997, pp. 29-32.

³ BERTAMINI T., *A Rivera di Viganella il primo ritrovamento archeologico della Valle Antrona*, in "Oscellana", IV 1974, pp. 23-24.

⁴ SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine del commercio milanese dal secolo XIII al XV*, in

¹ Per una descrizione, rilievo e valutazione dei ritrovamenti si veda il volume *Varchignoli. Alle origini dell'Ossola di pietra*, a cura di Villarte, e A.S.T.Oil., Villadossola, 1999.

Per quanto riguarda la conoscenza della strada e del commercio transalpino che si effettuava lungo la via Antronasca è rilevante il documento del 1217 in cui i mercanti italiani lombardi e toscani si accordano con il vescovo di Sion per la regolarizzazione dei transiti e commerci; in modo particolare il vescovo di Sion e tutta la popolazione si impegnavano per la protezione delle strade che dal Vallese raggiungevano l'Ossola:

*"Dalla croce di Ottans in su, per tutto il territorio del vescovo di Sion le strade sono del Vescovo, da qualunque parte entrino eccetto che da Antrona, ed il vescovo le deve mantenere e difendere; e se i mercanti venissero presi e patissero qualche danno, il vescovo deve richiedere quelle cose come se fossero proprie"*⁵

La Soldi Rondinini segnala come per il passo di Saas e quello del Moro essa non abbia ritrovato riferimenti documentari "neppure come posti di pedaggio: tuttavia le precise indicazioni sull'uso della sosta di Visp, località alla quale si accedeva direttamente attraverso la valle del fiume Saas ed Almagell, possono giustificare il passaggio attraverso i due suddetti valichi, mentre la scarsità dei pedaggi locali rendeva forse meno caro il

trasporto"⁶ delle merci, che il documento del 1217 ricorda essere "panni de serico", cavalli, lana, cera, fustagni, cordami ed armi⁷.

Ma la ragione del maggiore transito lungo la strada della valle Antrona nel corso dei secoli, probabilmente fin dall'epoca romana se non addirittura precedente, fu legata alla presenza di numerosissime miniere di ferro: lungo l'intero percorso della strada Antronasca, da Villadossola fino ad Antronapiana, si possono rilevare abbondanti segni (toponomastici e archeologici) dell'attività mineraria antica riguardante il ferro e quella più recente dell'oro. In Valle Antrona infatti furono trovati i resti degli antichi forni fusori che sono alle origini dell'industria siderurgica che ha avviato le officine e fabbriche di Villadossola nei secoli XVIII-XX. Restano anche numerose gallerie dove un tempo si cavava il minerale aurifero.

Il più antico documento sullo sfruttamento delle miniere di ferro in valle Antrona risale al 1217, e riguarda l'affitto di un forno e di un acquedotto in Valmagliasca: esistevano cioè già delle strutture ben organizzate, che quindi risalgono ad epoca ancora anteriore, ed erano sotto la proprietà del Vescovo di Novara, che è infatti colui che affitta la struttura⁸.

⁵ Felix Olim Lombardia, *Studi di storia padana dedicati dagli allievi a Giuseppe Martinelli*, Milano, 1978, pp. 343-484; in part. p. 373.

⁶ La citazione del documento è in BERTAMINI T., *Antronapiana*, in *Oscellana*, III, 1973, pp. 1-4, 91-97, 155-162; IV, 1974, pp. 48-56, 147-153; V, 1975, pp. 38-53; 131-137; cit. a p. 12.

⁷ SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine ...* cit., p. 374.

⁸ Il documento è pubblicato in GREMAUD J., *Documents relatifs à l'histoire du Valais*, in "Mémoires publiés par la Société de la Suisse Romande", tomo I, Losanna, 1875, n. 92.

⁹ BERTAMINI T., *Il più antico documento sul ferro ossolano*, in "Oscellana", I, 1971, pp. 183-184.

I documenti, per i secoli successivi si moltiplicano fino a tutto il XVIII e XIX secolo⁹.

a testimonianza della vitalità di quest'attività, che doveva influire ampiamente sulla manutenzione ed importanza della strada.

Ritornando al XIII secolo, va sottolineato che i transiti per la valle di Saas da e per le valli Antrona ed Anzasca erano tutelati dai da Castello e dai Biandrate, ed è per questo motivo che il vescovo sedunense si esimeva dall'applicare gli estremi del trattato sopra citato anche all'Antrona, dato che se ne dovevano occupare i suoi signori, legati tra loro per via matrimoniale. In modo particolare nei primi anni del secolo XIII Jocelinus da Castello era visdomino di Sion e possedeva numerosi domini in Ossola, mentre suo fratello Pietro era Maior di Visp¹⁰: da ciò si deriva che il transito dei valichi doveva essere quanto mai sicuro, in quanto essi non costituivano il *limes* di due territori appartenenti a giurisdizioni diverse: se nel 1247 i Biandrate, divenuti signori anche della Valle Anzasca, avevano provveduto nella persona di Goffredo a ripristinare e potenziare la strada del Monte Moro¹¹, non appare azzardato pensare che egli possa avere fatto lo stesso per la strada della valle Antrona: così nel 1267 il passo di Antrona come quello del Moro risultano ugualmente aperti alla pari del Sempione per superare le Alpi.

D'altro canto è assai facile che, almeno dal 1270, anno della morte di Goffredo, fino al 1291, quando venne stipulato il trattato di pace tra gli uomini della valle di Saas e di S. Nicolao che erano sotto il dominio dei Biandrate, e quelli della Valle Anzasca e Magugnaga¹², che a tale dominio si erano ribellati, il transito per il passo di Saas fosse preferito a quello per il Moro.

Ciò durò per lungo tempo, se nel 1351 i mercanti milanesi stipularono un trattato con Giovanni de Plaea di Visp per la costruzione e manutenzione di una sosta con deposito per le merci provenienti dalla valle di Saas e quindi dalla valle di Antrona¹³.

Alla frequentazione della strada e del passo doveva naturalmente corrispondere una precisa attività di manutenzione da parte delle comunità attraversate: se il primo documento specifico sulla manutenzione della strada Antronasca di cui abbiamo notizia, ma che è andato forse perduto, risale al 1415¹⁴, possiamo supporre con buona dose di verosimiglianza che un trattato analogo a quello del 15 marzo 1291 con cui i "*nuncii et ambazatoriis et omnes mercatorum Mediolani*" ed il vescovo di Sion si impegnavano a garantire la protezione di merci e mercanti, promettendo il

⁹ Per la loro disamina si veda BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola, 1976, pp. 247 - 289.

¹⁰ SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine ...* cit., p. 377.

¹¹ *Ibidem*, p. 378.

¹² Il documento è pubblicato in BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore. Notizie storiche e documenti*, Torino 1878, vol II, pp. 163-166.

¹³ GREMAUD J., *Documents relatifs à l'histoire du Vallais*, in "*Mémoires publiés par la Société de la Suisse Romande*", tomo V Losanna.

¹⁴ È menzionato in SCHULTE A., *Geschichte des mittelalterlichen handels und verkehrs zwischen Westdeutschland in Italien mit Ausschluss von Venedig*, Leipzig, 1900, vol I, p. 474.

risarcimento dei danni subiti e mantenendo la strada sino a Visp¹⁵, sia stato stipulato in concomitanza dagli uomini di Antrona e della valle di Saas.

Il trattato del 1415 e quello successivo del 1 Luglio 1454 stipulato presso la chiesa di S. Bartolomeo di Saas Grund, in cui compaiono Zanino Bertotti e Pietro Giacobini Malcoggi procuratori del comune di Villadossola specificava non solo come le comunità si impegnassero a risarcire i mercanti delle merci eventualmente perse, ma soprattutto come *"iter et stratam duruptame realiter et perfecte reficere, aptare et reparare per totam eorum vallem Sause et per montes et alpes eorum usque in cimitate culmine dividendi inter illos de valle Sause et illos de valle Antrona expoensis et sumptibus ipsorum de valle Sause in tali grado et reparatione quod hominus et mercatores videlicet dictarum ambarum vallis possint et valeant ire, venire, redire, se transige per illud iter reparatum cum eorum equis, mercantiis, tute, secure ut supra"*¹⁶. A tal fine venivano individuati sei responsabili *"boni viri"* di entrambi le vallate che garantissero il rispetto dei patti al fine di ripristinare e mantenere efficiente e sicuro l'intero percorso su ambedue i versanti. Veniva inoltre stabilito un limite temporale per la realizzazione dei lavori di ripristino - fatto che indica come quindi la strada non si trovasse in perfette condizioni - che si dovevano completare per il 24 giugno dell'anno successivo festa di S. Giovanni Battista ed addirittura si definì il

sequestro e la rappresaglia contro membri delle due comunità qualora il lavoro non fosse stato compiuto entro la data prevista.

In modo particolare quelli di Antrona dovevano accollarsi i costi della riparazione della strada dal fondovalle sino allo spartiacque, ossia fino al passo. Il rispetto degli accordi dovette durare per lungo tempo, tanto che i Vallesani con il contratto del 7 Agosto 1524 convennero con gli uomini di Villa per farvi una fiera di tre giorni attorno al 15 Agosto di ogni anno e portarvi i loro prodotti e bestiami. Questa fiera si teneva in precedenza a Macugnaga, dove vi convenivano anche gli uomini della valle Sesia, e non sappiamo per quale motivo essa venne sospesa in questa località e trasferita a Villadossola almeno fino al 1530. Il trattato prevedeva che:

- "1. ogni anno sia fatta una fiera generale che duri per tre giorni cominciando dalla vigilia della festa dell'Assunzione della B. V. Maria del mese di agosto, alla quale i mercanti vallesani promettono di venire con tutte le loro mercanzie, cavalli, bestie bovine, panni ecc.;
2. le bestie dei vallesani saranno confinate nel pascolo dell'Isella, dietro pagamento di 2 soldi per ogni bestia grossa e 3 denari per ogni bestia minuta per il pascolo di tre giorni, purchè debitamente custodite;
3. sorgendo qualche contrasto fra gli uomini del Vallese e quelli di Villa siano scelti arbitri comuni a dirimerlo;
4. nessuno dei Vallesani entri nelle possessioni a prendere dei frutti od altro, pena la multa di 5 soldi secondo gli statuti comunali;
5. le pecore ed i montoni che i vallesani sono soliti portare a Villa nell'altro mercato

¹⁵ SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine ...* cit. p. 383.

¹⁶ Il documento è pubblicato in BERTAMINI T., *Storia di Villadossola, Domadossola*, 1976, pp. 444-446.

che si fa dopo la festa di S. Maria di Settembre (8 settembre) pascolino assieme a quelle di Villa al Rovaccio, compreso fra i territori di Calice, Beura e Tappia con tassa giornaliera di 3 denari per capo"¹⁷.

La presenza di un'altra fiera in autunno testimonia inoltre di quanto la strada Antronasca fosse praticata da intenso traffico di merci: la pratica del pascolo al Roncaccio (Rovaccio) era peraltro assai più antica, dato che i consoli di Villadossola l'avevano ottenuta in affitto da tale Giacomo Molinaro di Tappia sin dal 1390¹⁸.

D'altro canto gli stessi statuti di Villadossola del 1345 lasciano intendere come il borgo fosse ampiamente frequentato da stranieri: il capitolo 9, "*quod nullus forensis retineatur in Villa*" per esempio prevedeva un limite massimo di permanenza di stranieri per otto giorni, e la possibilità di restare più a lungo solo tramite l'affitto di una casa la cui autorizzazione era sottoposta ai consoli (capo 10); ancora era fatto divieto di "*albergare aliquas bestias forenses*" (capo 13), ed in modo particolare cavalli forestieri (capo 23). Anche il transito delle merci è documentato nel capo 18 "*quod nulla mercanzia vadat per via de foris*", ossia per la strada in piano che attraversava il

bosco nei pressi dell'abitato, evitando così il pagamento del pedaggio¹⁹.

Ma la conferma di Villadossola quale centro di grande transito mercantile è portata soprattutto dagli statuti del 1351, che addirittura al primo capo indicano la presenza di un "*partitor ballarum*", cioè di quella particolare figura designata a suddividere i carichi in partenza dal luogo: sappiamo, dagli statuti della corte di Mattarella che una figura analoga esisteva a Domodossola, e non si capirebbe la ragione del partitore di Villadossola, ossia a brevissima distanza dal capoluogo, se questo non avesse dovuto smistare le merci avviate verso un'altra strada assai importante, quella appunto del passo di Saas, da cui potevano peraltro discendere mercanzie che – in assenza del funzionario – sarebbero passate senza pedaggio per l'Ossola.

Tutti i primi nove capi degli statuti normano nel dettaglio l'attività dei portatori di balle e quella del "*partitor*", definendo i limiti del trasporto, le quantità, i tragitti non percorribili a meno di una apposita autorizzazione: segno questo che l'attività di trasporto era primaria nel comune. Attenzione era anche posta alle mercanzie (capo 11), che si intimava di non lasciare incustodite pena il fatto che il Comune non avrebbe in alcun modo risarcito il danno²⁰.

Gli statuti del 1465 sono invece piuttosto scarni per quanto concerne il transito delle

¹⁷ BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola, 1976, pp. 71-72; il documento è inoltre riportato per intero alle pp. 494-496.

¹⁸ Il documento relativo è riprodotto in BERTAMINI T., *Storia di Villadossola* ... cit., pp. 494-496.

¹⁹ Il testo integrale e la traduzione degli statuti sono in BERTAMINI T., *Storia di Villadossola* ... cit., pp. 387-402.

²⁰ Il testo integrale e la traduzione degli statuti sono in BERTAMINI T., *Storia di Villadossola* ... cit., pp. 402-412.

merci e la regolamentazione dei forestieri che potevano transitare, limitandosi a prescrivere (capo 37) che tutte le merci dovessero passare per la strada Francisca e, ancora una volta, che nessuno portasse merci incustodite pena il mancato risarcimento in caso di perdita (capo 38).

Dal punto di vista della manutenzione e salvaguardia delle strade gli statuti del 1354 non si discostano sostanzialmente dalle prescrizioni diffuse in analoghi documenti: il capo 32 ingiunge di non danneggiare alcuna via del comune, pena il pagamento di una mola di 5 soldi ed il costo del ripristino, quello 33 che non si facciano scorrere acque sulle strade, mentre il capo 28 riporta particolare cura per la via "della Ruga ... che va dal Ponte di Vila sino a S. Sebastiano", già indicata negli statuti del 1351 come "via Francisca". Anche gli statuti del 1465 si occupano della manutenzione e salvaguardia delle strade, nei capi 22, nel quale si intima sia ai "vicini" che ai forestieri di distruggere, impedire od occupare qualche strada in tutto il territorio di Villa, e 21, dove si prescrive l'impossibilità di aprire qualche nuova via senza "licenza" apposita.

Gli statuti cinquecenteschi di Mezzavalle, ossia di Viganella²¹, non contengono specifiche prescrizioni o accenni al transito delle mercanzie, e solo nella versione del 1591 vi sono articoli che riguardano la manutenzione delle strade, ed in modo particolare il capo 15 "De stratis aptandi" ed il 24 "De non frangendo stratas"; nel primo si specifica come sia i vicini che gli

stranieri che avessero proprietà nel comune limitrofe alle strade dovessero garantire la transitabilità "comodamente, liberamente e speditamente a piedi e con le proprie bestie" aggiustando o facendo aggiustare gli eventuali danni entro otto giorni dalla notifica da parte dei Consoli, sotto la pena del pagamento di quattro lire imperiali per ogni giorno di ritardo.

Il capo 24 invece vietava non solo di rovinare o alterare le strade, ma anche di farvi scorrere delle acque – che naturalmente danneggiavano il fondo – ed intimava ai colpevoli l'immediata riconduzione ad *pristinum*.

Gli statuti di Montescheno contemplano anch'essi alcuni capitoli relativi alla salvaguardia e manutenzione delle strade: il capo XII, "de non pasculando in Stratis", che ci informa anche sullo stato delle strade, dato che "poichè in questo comune vi sono parecchie strade strette e le proprietà circostanti sono malamente delimitate, alcuni sono soliti portare le loro bestie a pascolare, e poichè esse penetrano nelle dette proprietà, e dato che coloro che vogliono servirsi delle strade per transitarvi e non per pascolare, perciò [gli uomini di Montescheno] hanno ordinato e stabilito che nessuna persona del Comune osi o presuma con qualunque bestia pascolare nelle dette strade, a meno che esse non siano legate con corda in modo da non poter vagare, nè procurare danno nelle dette proprietà ..."²².

I capitoli 10 ed 11 invece riguardano espressamente il divieto di portare

²¹ Gli statuti di Mezzavalle sono pubblicati in BERTAMINI T., *Viganella e gli statuti cinquecenteschi di Mezzavalle Antrona, Viganella*, 1994.

²² Gli statuti sono stati pubblicati in DE MAURIZI G., *Montescheno (profili storici)*, Domodossola, Omegna, Gazzano, 1919; cit. a p. 76.

impedimento o di danneggiare le strade: la prescrizione sono quelle generalmente adottate negli statuti ossolani, vietando non solo di porre impedimento, ma anche di asportare materiali o far scorrere acque sul suolo stradale, oltre che di restringerlo o di appropriarsi di parte da accludere alla proprietà privata.

Anche negli statuti di Antronapiana, di cui abbiamo solo la redazione del 1619, vi sono prescrizioni che alludono all'attività di commercio transitante per la strada: il capo 13 "Di non pascolare bestie mercantili sui beni comunali", oltre a testimoniare del commercio stabiliva che tali animali non potevano pascolare più di un giorno ed una notte, segno tra l'altro che Antrona era, come naturale, luogo di sosta dopo l'attraversamento del passo, per il quale da Visp doveva occorrere una giornata; ma ancora più interessante è il capo 14, che ci informa sul fatto che nella valle del Loranco esistevano dei "luoghi dei Tedeschi" dove gli antronesi non potevano pascolare, e che quindi dovevano essere stati acquistati dagli svizzeri appositamente per foraggiarvi le proprie "bestie portose"²³. Nulla invece relativamente alla manutenzione e salvaguardia delle strade.

Grazie alla istituzione della fiera sopracitata la strada Antronesca divenne via di transito assai frequentata, e lo conferma il fatto che il passo di Saas compare nel 1544 anche in testi geografici come quello dello Stumpf (J.

Stumpf, *Reisebericht*, 1544) e in quello del J. Simler (J. Simler, *Descriptio Vallesiae*, 1574), in cui l'autore afferma che i passi più comuni per scendere in Italia dal Vallese erano quelli di S. Bernardo, di Saas, del Sempione e del Gries; anche nella *Cosmographia universalis* del 1550 si legge "da Visp si continua il viaggio per il passo di Antrona e d'altra parte per il Monte Moro verso diverse città del milanese come pure verso la Kramental"²⁴.

Una via tanto trafficata, come si è visto, doveva essere garantita dal punto di vista della sicurezza e del controllo: Per quanto riguarda la difesa antica della Strada Antronesca si deve ammettere che anche gli alti passi siano stati in qualche modo controllati e guardati al fine di non avere la sorpresa di trovare gli invasori nella valle principale. In mancanza quasi totale di tracce materiali, è la toponomastica a venire in aiuto: Schieranco (Scaranicus) è toponimo che ricorda la difesa risalente ad epoca longobarda; una guardia militare stazionava su quel luogo quasi inaccessibile, mentre la strada aveva certamente un punto di controllo in località Porta dove era anche un importante ponte necessario all'attraversamento dell'Ovesca per raggiungere Rivera e Viganella. A Viganella esiste tuttora una torre, poi trasformata in casa forte, che appare essere un punto di controllo della strada, la quale passava poco lontano da essa. Al

²³ Gli statuti sono stati pubblicati in BERTAMINI T., *Antronapiana*, in *Oscellana*, III, 1973, pp. 1-4, 91-97, 155-162; IV, 1974, pp. 48-56, 147-153; V, 1975, pp. 38-53; 131-137; lo studio è stato pubblicato anche in estratto, e il testo degli statuti è alle pp. 44-48.

²⁴ Cit. in ALPRANDI L. E G., *I valichi Walser del Monte Moro e di Antrona nelle antiche carte geografiche*, in *Contributi alla storia dei passi alpini*, atti della quarta giornata internazionale di studi Walser, Splügen - 6 settembre 1986, Arzola d'Ossola, 1987, pp. 123-148; cit. a p. 130.

suo inizio, diramando dalla strada Francisca al ponte di Villa, un castello vigilava dal Croppo roccioso ai piedi del quale resta la chiesa della Madonna del Piaggio, anticamente non assediata dai materiali alluvionali dell'Ovesca e una torre segnava e controllava sulla sponda opposta l'inizio della così detta Serpagnana, torre che nel secolo XVI era di proprietà di un produttore del ferro e che pertanto prendeva il nome di torre di Duranti. Lo stesso toponimo "Castello" posto ad indicare un insediamento antico di Villadossola sul versante sinistro risulta sotto questo punto di vista significativo.

Che la strada fosse via di transito anche per eserciti invasori è supposizione abbastanza facile, anche se le cronache storiche non ci attestano alcuna discesa di svizzeri dal passo di Saas: sappiamo però che bande di svizzeri penetrarono in valle Bognanco, Divedro ed Antrona, tanto che tra i firmatari nel compromesso stipulato nel 1448 tra il Vallese e l'Ossola Superiore figurano anche uomini della valle Antrona, segno che anch'esse erano state interessate dall'invasione da parte di truppe svizzere²⁶. I posti di controllo della strada dovettero essere in efficienza anche verso la fine del XVI secolo, quando la piaga del banditismo afflisse l'Ossola, contro la quale il governo spagnolo si limitò a emanare infruttuose grida, ed a risarcimento dei cui danni le comunità dovettero impiegare ingenti capitali per rifondere le perdite dei mercanti che sulle strade transitavano in situazione di grave rischio. Tra le grida emanate dal governo spagnolo particolare rilevanza assume quella del 29

luglio 1595, che imponeva una serie di drastiche prescrizioni per garantire la sicurezza delle strade e del transito; anzitutto veniva concesso il mantenimento dei muri fiancheggianti le strade soltanto s'erano alti più di due metri, in caso contrario andavano rasi al suolo per non fornire ai banditi una postazione favorevole; secondariamente i boschi fiancheggianti le strade dovevano essere completamente tagliati, e le case adiacenti o chiuse o demolite per lo stesso motivo²⁶. Indubbiamente buona parte di queste prescrizioni non dovette avere concreta esecuzione, tuttavia la drasticità delle misure fornisce misura di quanto il problema fosse diffuso, anche in valle Antrona, dove per il 1620 sappiamo che vennero perpetrati molti furti "pubblici e segreti", e due anni dopo pure degli omicidi²⁷.

L'istituzione delle "Milizie delle terre" ordinata dal governatore di Milano nel 1616 tentò con un discreto successo di rendere più sicure le regioni: ogni comunità doveva averne una, e dotarla del necessario armamento; in modo particolare in valle Antrona esistevano due distretti di arruolamento, uno ad Antronapiana, mentre l'altro comprendeva Villadossola e tutta la bassa valle. Estremamente interessante, per testimoniare la presenza di transito internazionale lungo la strada Antronasca

²⁶ Il profilo storico-militare qui delineato e i contenuti della grida del 1595 sono tratti da BERTAMINI T., *La storia*, in «Terra d'Ossola», Domodossola, 1984, pp. 77-112, alle pp. 91-96.

²⁷ GIACINELLI G. M., *Memorie Antiche e Illustri della Prevostura della Pieve Vergante*, manoscritto in Archivio parrocchiale di Pieve Vergante.

²⁵ Il documento è riprodotto in GREMAUD J., *Documents relatifs ... cit.*, vol. VIII, p. 376-378.

è il fatto che la milizia di Antronapiana era tenuta soprattutto alla vigilanza dei passi. Assai ridotto, e per certo fortemente penalizzato tuttavia dovette essere il traffico mercantile nel Seicento in Ossola a causa delle sfavorevoli condizioni determinate dal pesante giogo amministrativo del governo spagnolo, articolato in infinite tasse e balzelli, della cui evasione ripetutamente le comunità ossolane furono accusate, costringendole ad imbarcarsi in cause con il governo nelle quali risultarono tuttavia vincitori; dalle ripetute carestie che flagellarono il XVII secolo e dalla peste, che imperversò nel Cinquecento come nel Seicento.

Non abbiamo notizie specifiche di infezioni pervenute dal passo di Saas in valle Antrona e nell'Ossola in generale fino per tutto il XVI secolo, ma il pericolo poteva essere sempre in agguato, tanto che il Capis ci informa come, al sopravvenire del morbo, presidi medici e "restrelli" di sanità erano presidiati sia al passo del Monscera che a quelli di Antrona²⁸. Nella tragica pestilenza del 1630 invece la valle fu duramente colpita, come il Giavinelli nelle sue memorie ricorda:

"L'anno 1630 circa il principio del mese di giugno si scoperse la peste in Duomo d'Ossola, ed in Cresto della Valle Antrona al Piaggio di Vila, a Rovescia d'Antrona et di S. Pietro d'Antrona (Schieranco) passavano per la strada d'Ovago per non poter passare per Rivera, Viganella et Cresto, quando hanno da andare a pigliare provisione alla lanca di Pallanzeno ... Circa il principio d'agosto si è scoperta

*la peste alle Seve (Montescheno), et quelli di Croppo già alla fine di luglio erano fuori di quarantena .. Circha il 17 et il 20 agosto si scoperse la peste al Boschetta, a Dorancio, la Noga, al Gagio, falchè a Vila stanno tutte le terre sempre in terrore et refirate più che si può; et la maggior parte sono refirati nell'Ovago a far quarantena. Et il mese di settembre si è scoperta a Zoncha, a Vellegia, a Prognò (Montescheno)."*²⁹

Vista la distribuzione del morbo si può anche ipotizzare che esso si sia introdotto dalla parte del Vallese, ma come che sia risulta molto interessante il fatto che la principale strada fosse sostanzialmente chiusa, e che si battessero i sentieri sul versante meridionale, tutt'altro che agevoli, per poter scendere al piano. Questa strada dell'Ovigo, secondo Bertamini, prendeva origine alla frazione del Piaggio "e quindi risaliva la sponda destra dell'Ovesca raggiungendo Gagitt ecc., e continuando ad una certa altezza in mezzo ai boschi fino a raggiungere il ponte nel vallone che sta sotto a Seppiana"³⁰.

Se grossi impedimenti al transito lungo la strada Antronesca potevano provenire da cause sostanzialmente umane, di ben maggiore portata furono quelli provocati dalla natura, ed in modo particolare dalle alluvioni, che non solo interromperono in più punti la strada, ma in alcuni casi ne alterarono definitivamente il percorso. Prima di parlare delle alluvioni però tiene conto citare la disastrosa frana del monte

²⁸ CAPIS G. M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, 1673, p. 115.

²⁹ GIAVINELLI G. M., *Memorie ... cit.*

³⁰ BERTAMINI T., *Storia di Villadossola ... cit.*, p. 231.

Pozzuoli avvenuta nel 1642, che distrusse gran parte dell'abitato di Antronapiana, alterò irrimediabilmente la morfologia di un'ampia porzione di valle, creò un lago naturale, e naturalmente obliterò il tratto di strada Antronasca che passava per il centro e quindi saliva verso l'alpe Campliccioli ed il passo di Saas.

Ricostruire il sito prima dell'alluvione richiede una buona dose di immaginazione, e per far questo ci faremo aiutare dal Bertamini, che si è provato a cimentare in quest'impresa:

"Il torrente Troncone scorreva nel fondovalle. Le sue sponde erano però asimmetriche. Quella sinistra era molto larga e coperta di prati e di campi, mentre quella destra, ripida e scoscesa, era coperta di boschi. Partendo da Antronapiana che giaceva su un alto sperone fluvio-morenico alla confluenza del Troncone col Loranca, si estendeva, bene esposto al sole, quel tratto della sponda sinistra del Troncone che per circa due chilometri saliva con leggera pendenza verso gli alpeggi ora rimasti in fondo al lago collegati dalla strada antica che raggiungeva il passo di Antrona e la valle di Saas. Tutta questa sponda era chiamata col nome di Egro, dal latino "agrum", cioè campagna coltivata. ... Le due frazioni di Antronapiana, Crognasca ed il Cantone delle Case si estendevano lungo questo pendio risalendo verso ovest la sponda sinistra del Troncone e diradandosi in alto, dove ovviamente c'erano stalle e fienili. Quale sia stata la consistenza di Antronapiana in questa direzione si può arguire dai dati relativi alle abitazioni che andarono distrutte in occasione della frana: 12 abitazioni nel Cantone delle Case, 25 in quella di

*Crognasca. La chiesa parrocchiale, che stava dove ora sono le cappelle della Via Crucis oltre il torrente, trovavasi tra queste due frazioni."*³¹

La descrizione del luttuoso evento venne fatta dal contemporaneo prevosto di Pieve Vergante Giavinelli nelle sue memorie³², e non è qui il caso di riportarle; ciò che interessa notare è come il tracciato della strada Antronasca, che giungeva da Rovesca sino alla chiesa, proseguiva lungo il pendio inclinato e quindi si inerpicava sui rilievi che ora sovrastano a sud – ovest il lago, venne totalmente spazzato via, costringendo a definire un nuovo, sconnesso tracciato sopra all'immensa rovina dei materiali precipitati dal Pozzuoli, che crearono anche il lago alimentato dalle acque del Troncone; la strada pertanto dovette inerpicarsi lungo il versante sud – orientale della montagna, e costeggiare il lago per poter poi ricollegarsi al vecchio tracciato. Questo duro colpo influi pesantemente sulla pratica del transito mercantile, innescando una spirale psicologica che faceva temere il transito lungo la vallata e che, unita al potenziamento del Sempione avviato da Gaspare Stockalper, determinò sempre più l'abbandono della via di Saas.

Riguardo invece alle alluvioni più antiche, quelle che, a partire dall'epoca

³¹ BERTAMINI T., *Antronapiana*, in *Oscellana*, III, 1973, pp. 1-4, 91-97, 155-162; IV, 1974, pp. 48-56, 147-153; V, 1975, pp. 38-53; 131-137; lo studio è stato pubblicato anche in estratto, e la citazione che ne facciamo proviene dalla p. 19.

³² GIAVINELLI G. M., *Memorie ... cit.*

medioevale colmarono lo sbocco dell'Ovesca a Villadossola sopraelevando tanto il terreno da interrare la chiesa del Piaggio non abbiamo ulteriori informazioni per quanto concerne la valle Antrona; né per quanto concerne quella del 1442, che se distrusse il ponte sull'Ovesca a Villadossola³³, altri gravi danni dovette provocare nella vallata superiore.

Il Bescapè ricordava, parlando di Schieranco, come *"in questo luogo, che è circa al suo mezzo la valle si fa più ampia, e narrasi che una volta per un franamento del monte il fiume qui fu serrato ed ha formato un lago, ma poscia le acque rotte le dighe con tanto impeto si precipitarono che schiantarono e dispersero il villaggio [di Schieranco]"*³⁴.

Potrebbe anche sorgere il dubbio che l'evento sia lo stesso descritto dal Capis nel 1673, che però egli data ad un centinaio di anni prima (forse collegato all'alluvione del 1588), e che quindi difficilmente il Bescapè avrebbe mancato individuare con maggiore dettaglio: *"Nella valle Antrona, nel luogo nominato Rivera, vi era un laghetto quale cento anni sono circa, si empi per grande quantità di terra, et terra condotti giù in esso lago da un torrente, et fu tanta la materia che sotterrà una piccola terra vicina al lago, la quale in parte con vasselli anco cerchiati di ferro, e con altri utensili fu scoperta l'anno 1619, in quella grande inondazione del fiume Ovesco, che per quella parte*

*scorrendo, seco trasse giù molta quantità di materia"*³⁵.

Il piccolo centro sepolto dall'alluvione era Isella, e con esso dovette in parte essere alterato il tracciato della strada Antronesca in quel punto; ma maggiori danni dovette provocare l'alluvione che rimise in luce i resti dell'insediamento nel 1640.

Prima di essa però altrettanto disastrosa dovette essere quella del 1614, di cui sappiamo che a Villadossola spazzò via il ponte antico sull'Ovesca³⁶.

Altrettanto memorabile fu la piena del 1756, che a Villadossola provocò danni ingentissimi a causa anche della biforcazione che l'Ovesca prese, da un lato lambendo la chiesa di S. Bartolomeo e dall'altra rasentando il Piaggio.

Riguardo alle alluvioni sopravvenute nel XIX secolo, in modo particolare quella del 1834 e quella del 1839, numerose sono le testimonianze, ed in modo particolare lo Scaciga ricordò *"l'Ovesca, la Diveria, il Toce ancora una volta terribili; li ponti battiti, i poderi inondati, le stalle diroccate"*³⁷; per la valle Antrona disponiamo infatti di una bella relazione dell'Intendente alla Provincia:

"Nel giorno di Domenica 14 agosto 1834 incominciò la pioggia che durò fino a mercoledì 17 agosto, dalle 4 antimeridiane all'ora del mezzogiorno predetto. La fulminante pioggia ed il

³³ BERTAMINI T., *Storia di Villadossola ... cit.*, p. 233.

³⁴ Cfr. *La Novara Sacra del Venerabile Carlo Bescapè tradotta in italiano con Annotazioni e Vita dell'Autore dall'Avvocato Giuseppe Ravizza*, Novara, tip. Francesco Merati, 1878, p. 205.

³⁵ CAPIS G. M., *Storia del borgo ... cit.*, p. 155.

³⁶ BERTAMINI T., *Storia di Villadossola ... cit.*, p. 233.

³⁷ SCACIGA DELLA SILVA F., *Storia di Val d'Ossola*, Vigevano 1942, p. 337.

turbine cagionarono alle comunità della Valle Antrona le seguenti disgrazie:

.... In Montescheno: il torrente Brevettola devastò in parte il ponte in vivo che traversa su detto torrente, ove dicesi "in Brevetola". I riali che scorrono per la campagna devastarono in grande quantità i campi con viti, selve e zerbidi nonché tutte le strade comunali, ed in specie quella che dai confini di Villa mette a quella di Seppiana, che conduce lungo la valle, e quelle delle alpi del territorio stesso ...

In Seppiana: oltre la rottura di tutte le strade comunali e campagna come sopra, il torrente Ovesca atterrò il molino di Lorenzo Bossa sotto a S. Rocco ed il riale detto del Bosciolo ha rovinato il piccolo ponte che il sudetto riale vi traversa per il passaggio della valle ed in specie la strada comunale dai confini di Montescheno a quelli di Viganella, e trasportato il molino da grano di Bartolomeo Capellaguzzi, con avere il turbine fatto atterrare che sostengono la stessa campagna ...

In Viganella: Al di dentro di Scarpi in un riale s'invì una rovina che ha trasportato tutta la strada comunale della valle, lasciando la sola montagna nuda. Il riale al di fuori del cantone di Viganella trasportò la strada come pure quello detto al di dentro di Viganella; ed in detti luoghi appena vi può passare persona anche con pericolo di cascate; e la detta strada della valle dai confini di Seppiana e quelli di Schieranco, ritrovasi tutta a tratto in mal ordine e solo vi può passare il pedone. La Frera poi fino al cantone di Ruginenta, e da esso cantone fino ai confini di Schieranco inondò tutta la prateria per la lunghezza di diecimila spazza assolani e più, trascinando la maggior parte dei prati

in sassi nudi, ed il torrente scorreva alla sinistra dell'Ovigo ascendendo questa strada ed ora si è spostato ed ora scorre alla destra del Soli, coll'avere trasportato tre ponti di legno denominati: della fabbrica, del cantone, del prato, ed il ponte grande della strada della valle, che esistevano sopra il detto torrente Ovesca....

In Schieranco: Dai confini di Viganella fino ai confini di Antronapiana ha devastato tutta la strada comunale della valle, con tutte le altre strade, strappando due ponti denominati di Schieranco e Locasca di legno che esistevano sul torrente Ovesca, come pure quello che esisteva sul riale detto del Rì, come tutta la strada della valle e quello che esisteva sul riale di Schieranco

In Antronapiana: Oltre ad avere devastato tutta la strada comunale della Valle e le altre dai confini di Schieranco fino alle alpi di questa comunità sulla montagna, che appena con istento si può transitare il pedone ... trasportò i ponti denominati delle Vacche e di Roesca, del Campo ed il Balmone, che esistevano sul riale Loranco e Troncone, e quello di Roesca sul torrente Ovesca coll'avere il riale Oranco rovinato anche la campagna"³⁸

Dopo quest'alluvione dovettero essere rabberciate alla bell'e meglio le strade, ed i ponti spazzati via sostituiti da precarie strutture in legno; cinque anni dopo però, mentre probabilmente fervevano ancora i lavori onde riparare i danni, il triste quadro di desolazione si sarebbe rappresentato in tutta la sua potenza. Anche per l'alluvione

³⁸ Relazione in Archivio di Oscellana, teche Antrona.

del 1839 possediamo infatti una dettagliata relazione, che il sindaco di Villadossola inoltrò, dietro esplicita richiesta, alla Provincia:

"Le seguenti tristi notizie arrecateci dall'intemperie segnate nei giorni 14 e 15 dell'ottobre scorso ed in questa valle Antrona, cioè:

ad Antrona Piana cascò un pezzetto di montagna sopra all'abitato che devastò alcuni prati, senza danno ai caseggiati, il fiume trasportò alcuni ponti in legno per passaggio alle alpi devastò la così detta scioenda a danno della ditta P. M. Carmine con avergli ingerata tutta la serra posta sotto al cantone di Rovesca, e rovinata la strada fino ai confini comunali di Schieranca.

Schieranca. Dai campi di Antronapiana fino ai confini di Viganella dalla parte del solivo tutto in lungo rovinò una parte di prateria e ridotto al gabbio, anco con l'avere altresì strappati alcuni ponticelli che esistevano sul torrente Ovesca e quella che metteva al cantone di Schieranca lo lasciò all'asciutto il fiume e voltò alla sua rippa l'alveo, il così detto riale del Rì trasportò i due ponti che vi esistevano...

A Viganella. Trasportò dai confini di Schieranca il torrente Ovesca tutti i ponti in legno ed in diversi luoghi cangiò il corso dell'acqua e ridotto al gabbio il restante della prateria ... devastata tutta la strada da Seppiana; a Montescheno atterrò gran quantità di piante nonché gran quantità di viti come sopra, devastata tutta la strada comunale ed in specie i ruscelli assiano riali.

Da Seppiana a Montescheno rovinò tutta la strada comunale ed in specie il

passaggio della rovina, che v'andrà ad aggiustarla una somma ...

Da Montescheno a Vila rovinò alquanto il torrente Brevettola il ponte di sasso che vi passa sopra in strada comunale nonché tutto al lungo lo stesso stradale ... Da Montescheno a Vila rovinò alquanto la strada che si va aggiustando ed atterrò quasi tutte le viti, gran quantità di piante come legna il torrente Ovesca, distrusse la così detta diga che era stata costruita dalla Ditta Pietro Maria Ceretti, dalla Ditta Pietro Martire Carmine e da Bonario Bartolomeo ... e rovinato alquanto lo stradale del Sempione ..."³⁹

I luoghi citati dalle due relazioni sono quelli che maggiormente dovevano essere stati vulnerati anche nelle alluvioni precedenti susseguitesi nel corso dei secoli, e non è azzardato pensare che spesso i ponti fossero spazzati via, e per questo costruiti di legno. D'altro canto lo stesso Sattile⁴⁰, in una valle nella quale non aveva fatto "speciale menzione, perché non vi ho veduto nulla che la meritasse", non poteva esimersi dal segnalare, nel 1810, il pericolosissimo passo della Rovina tra Cresti e Montescheno che, abbiamo visto, venne gravissimamente danneggiato nell'alluvione del 1839 ma che, giusta la toponomastica, era un tratto franoso da sempre:

"Parlando della Valle d'Antrona non debbo omettere, che sul territorio della parrocchia di S. Ambrogio la strada maestra non è soltanto cattiva, ma è ben anche molto pericolosa nel luogo, così

³⁹ Relazione in Archivio di Oscellana, teche Antrona.

⁴⁰ SATTILE N., Quadro dell'Ossola, Novara, 1810.

detto la rovina. Posta sul fianco della montagna, che presenta, che terra, e grossi ciottoli superiori il di cui sdruciolamento non è continuo, ma minaccia sempre, fa che il forestiere vi passa tremando, massimamente quando sa che altri ne furono la vittima."⁴¹

Alluvioni, smottamenti, ma soprattutto la terribile concorrenza del passo del Sempione, sempre incisiva nei secoli precedenti, ma divenuta schiacciante con l'apertura della strada carrozzabile all'inizio dell'Ottocento, determinarono il definitivo abbandono della strada Antronesca come via di transito transalpina: lo ricordava il Casalis, affermando per Antronapiana che "la strada che conduce a questo comune è praticabile con bestie da soma, comunicava un tempo con Valsosa, villaggio svizzero, ma di presente, a cagione delle valanghe e de' dirupamenti ne è divenuto in quella parte malagevole il passo"⁴².

Tentativi di contrastare la supremazia del Sempione, o almeno di ritagliarsi una fetta di transito mercantile vennero tuttavia fatti nel XVIII secolo, sia da parte degli Antronesi che da parte degli Svizzeri, per recuperare quella vitalità che si aveva prima della rovinosa frana del monte Pozzuoli. In modo particolare numerosi privati tra il 1719 ed il 1724 presentarono istanza al governo milanese perché venisse aperta nuovamente la via del passo di Saas più che in alternativa in

integrazione a quella del Sempione, dove le convenzioni tra Elvetici e Ducato di Milano tendevano a far convergere esclusivamente il traffico. Della cosa ne fa menzione anche Paolo VI della Silva nel suo manoscritto:

"S'erano questi fatti ad aprire una nuova strada, quale dalla Valle Antrona facesse capo nella Valle di Sosa provincia del Vallese, lasciando per più miglia in disparte il Borgo e Castello di Domo, appoggiati a Giacomo Antonio Arigono uno dei segretari della Cancelleria Segreta e nativo di Vogogna, quale abusando del favore che s'era acquistato presso il Ministero, a suo talento faceva sortire decreti, senza neppure averli partecipati al conte Girolamo Colloredo in quei tempi Governatore dello Stato di Milano ... Saputo questo e vedendo che si lavorava alla gagliarda, se gli oppose il vostro amico (ossia Paolo Silva), ed avendo fatto toccare con mano al Governo, al Senato, alli due Maestrati ed anche a quelli della Sanità in un sol momento li gravi pregiudizi che al Paese e al Servizio Regio erano per indi succedere, ottenne che restasse vietata quest'opera, quali in altri susseguenti tempi più volte di soppiatto ripigliata sino con istanze segretamente portate alla Corte di Vienna, sempre fu rigettata..."⁴³

In modo particolare l'ordine di distruggere il lavoro già fatto venne intimato dal retore della Curia di Mattarella; gli Svizzeri però pochi anni dopo, nel 1724, ripresero i lavori

⁴¹ SOTTILE N., *Quadro ... cit.*, pp. 118-119.

⁴² CASALIS G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856; estratti sull'Ossola, Omegna 1978, vol I, p. 79.

⁴³ DE RIDO DELLA SILVA P., *Memorie della Famiglia De Rido Della Silva*, manoscritto presso la Biblioteca Antica dei Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, pp. 303-305.

anche sul territorio italiano, tanto che il pretore fu costretto a dare un nuovo ordine di demolizione per un tratto lungo la bellezza di 40 trabucchi⁴⁴ "senza che si vedano doglianze d'alcuna sorta dei Vallesani a tal riguardo, ma bensì premurosi ordini del governo di Milano al Pretore di Domodossola di stare in attenzione di ciò, che avrebbero potuto innovare li Vallesani su questo particolare"⁴⁵.

Con il passaggio dell'Ossola al dominio Sabauda nel 1743, il nuovo governo ci mise un po' per prendere coscienza della realtà del territorio e dei suoi problemi, cosicché dopo aver preso visione dei documenti passati dal Governo Milanese, volle essere informato della situazione. Nel 1762 il Pretore di Domodossola però comunicava che, dopo la distruzione della strada nel 1724 "mai più è stata aperta, e si ritrova ancora presentemente impraticabile, sebbene siavi stata qualcuno, come mi viene supposto, che abbia fatto lo sperimento di passarvi, ma però con stenta, sendo in un certo sito stato in dover di scaricare la sua bestia, ajutarla a passare il cattivo passo, indi ricaricarla per introdursi in detta valle di Antrona."⁴⁶

Questa storia è legata alle forniture di sale che transitavano in parte anche dal passo di Saas e non solo per il Sempione. Il governo del Re di Sardegna seguì

sostanzialmente la politica di quello milanese però, favorendo il transito del sale per il Sempione e facendolo decadere in quello di Antrona. Nel 1788 gli uomini della valle di Saas cercarono di aggirare gli ostacoli intervenendo, direttamente e senza l'assenso del governo del Re di Sardegna, a ripristinare la strada Antronesca prossima al passo.

Questo provocò nel 1788 un accordo fra il Re di Sardegna ed il generale Courten in cui il Governo del Re di Sardegna prometteva di lasciar passare attraverso il passo d'Antrona 1050 sacchi di sale e per facilitare il trasporto quelli di Saas nel 1792 costruirono un deposito al passo (Le Comte). Un certo traffico si ebbe anche nel secolo XIX, tant'è vero che nel 1844 il Consiglio di Stato del Vallese diede la sua approvazione al regolamento comunale riguardante anche il trasporto delle merci attraverso il passo di Antrona; ma, con la costruzione e l'apertura della strada napoleonica del Sempione (1806) e quella che risale la valle Antrona (1883), anche il passo di Saas divenne per questo lato insignificante.

Nella struttura della strada i luoghi maggiormente colpiti dalle alluvioni risultavano naturalmente essere i ponti, che solo raramente erano in pietra; la costruzione di un ponte di tale fatta costituiva infatti uno sforzo economico di grandissima rilevanza, e veniva riservato ai luoghi ritenuti sicuri e caratterizzati da un grande flusso di traffico o da particolari esigenze; lungo la via Antronesca ponti di maggiore importanza erano collocati:

- a Villadossola, per attraversare l'Ovesca lungo la via Francisca e che portava al punto di partenza della

⁴⁴ Le notizie relative alla vicenda sono in documenti conservati in ASTo, Corte, Confini colli svizzeri, m. 4.

⁴⁵ Relazione anonima in ASTo, Confini colli svizzeri, m. 4.

⁴⁶ Lettera del Pretore di Domodossola, 31 Agosto 1762, ASTo, Confini colli svizzeri, m. 4.

- strada Antronasca; era un ponte in muratura;
- sempre a Villadossola esisteva un altro ponte, sempre in muratura, ancora sull'Ovesca detto il Ponte del Gabbio;
- a Cresti, sul torrente Brevettola, con struttura ad un solo arco in pietra, che sappiamo essere stato battuto e danneggiato dalle alluvioni del 1834 e del 1839, ma che non doveva essere nuovo a danneggiamenti di questa sorta;
- a Seppiana un ponticello era gettato sul "riale Bosciola" presso S. Rocco lungo la strada Antronasca; il Casalis segnala la presenza anche di tre ponti sull'Ovesca, di cui uno in pietra e gli altri in legno⁴⁷;
- a Viganella un ponticello sul riale "della Scarpia", probabilmente in legno, uno sul riale "di dentro", cioè quello di Valleggia, quasi sicuramente in pietra ad un solo arco, e uno sul riale "di fuori", ossia il rio Bisan, presumibilmente in pietra; tutti lungo il percorso della strada Antronasca;
- sempre a Viganella erano altri tre ponti in legno, detti della Fabbrica, del Cantone, del Prato, disposti da est a ovest in tale ordine e corrispondenti alle particolari funzioni degli insediamenti collocati sulle due sponde (quello del Cantone doveva trovarsi davanti a Rivera)⁴⁸;

- fuori di Viganella, tra Rivera e Ruginenta, esisteva poi un ponte di pietra gettato sull'Ovesca, probabilmente ad unico arco, sul quale passava la strada della valle; questo ponte ed i tre precedenti vennero distrutti dalla piena del 1834;
- nel territorio di San Pietro Schieranco esistevano ben quattro ponti: due di legno erano gettati sull'Ovesca e consentivano di collegare la strada Antronasca con le due bretelle che salivano a Schieranco da S. Pietro e da Locasca; due erano collocati uno sul riale del Rì, quindi sulla strada Antronasca, l'altro sul riale di Schieranco, quindi sulla bretella che saliva al paese da S. Pietro; erano anche questi di legno; il Casalis cita invece solo tre ponti, che colloca però tutti sull'Ovesca⁴⁹;
- Nel territorio di Antronapiana erano due ponti, uno detto delle Vacche e l'altro di Rovesca, entrambi di legno e probabilmente sul tracciato della strada Antronasca; sempre a Rovesca un altro ponte superava l'Ovesca per passare al Solivo. Il ponte che collegava la strada Antronasca con il centro abitato di Antrona era quello del Campo sul Loranco, mentre il ponte Balmone superava il Troncone.

Il ponte sull'Ovesca a Villadossola⁵⁰ è quello di cui abbiamo il maggior numero di notizie storiche, per via della sua importanza non solo nell'ambito della via Antronasca, ma anche e soprattutto nella

⁴⁷ CASALIS G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856; estratti sull'Ossola, Ormea 1978, vol. I, p. 79.

⁴⁸ CASALIS G., *Dizionario ... cit.*, p. 121; nello stesso luogo il Casalis cita anche il ponte di pietra di cui al punto successivo.

⁴⁹ CASALIS G., *Dizionario ... cit.*, p. 105.

⁵⁰ Tutte le notizie di seguito riportate sono tratte da BERIAMINI T., *Storia di Villadossola ... cit.*, pp. 231-238.

strada Francisca che attraversava l'Ossola.

Pur non avendo notizie anteriori al XIV secolo, è presumibile che un ponte, in pietra o in legno, esistesse già anteriormente a tale epoca: nel 1300 sappiamo che preso di esso si esigeva, da parte del Vescovo di Novara, un pedaggio per le merci in transito; anche gli statuti del 1345 ricordano il ponte come estremo, assieme a S. Bartolomeo, del tratto di strada che doveva essere tenuto sgombro. Il contratto del 30 maggio 1442 con il quale la comunità di Villadossola affida a Bartolomeo Mazucchi Malcoggio e ad Antonio Romeggio di Sogno la ricostruzione del ponte, ci informa del fatto che esso doveva essere stato spazzato via da un precedente piena.

La nuova costruzione però non restò illesa per molto tempo, dato che nel 1481 venne stipulato un nuovo contratto per la ricostruzione del ponte con Giovanni del Grando del Croppo di Montescheno, da realizzarsi ad un solo arco, largo come il precedente, ma appoggiato ad una spalletta che era dotata di un secondo piccola volta. Interessante è la clausola che se la struttura fosse caduta nei successivi dieci anni, il capomastro avrebbe dovuto ripristinarla a sue complete spese.

Il ponte però resistette egregiamente fino al 1588, quando la grande alluvione che devastò l'Ossola lo spazzò via: l'importanza del ponte è testimoniata dal fatto che solo un anno dopo, il 15 giugno 1589, la Comunità di Villadossola registrò una convenzione con Giovanni Bacena di Villa per una nuova costruzione, questa volta a tre arcate, ritenendo forse che un pilone posto al centro fosse in grado di

resistere maggiormente alle sollecitazioni dell'acqua frangendone l'impeto.

L'alluvione del 1614 provocò una frana caduta dalla sponda destra poco sopra Villadossola che creò una diga alle acque dell'Ovesca, presto travolta dalla pressione e che rovinò, con enorme trasporto di materiale, nel conoide di deiezione, seppellendo in parte il ponte e rendendo per giorni impraticabile la strada.

Per l'ennesima ricostruzione la popolazione di Villadossola decise di farsi aiutare dal resto delle comunità ossolane, col pretesto che il ponte era utilizzato da tutti: ma gli altri comuni si opposero a questa proposta, giungendo a portare la questione al governatore del Ducato di Milano Duca Fera, che la esaminò nel 1619: dagli atti della lite si desume come spesso al percorso passante per Villadossola gli ossolani preferissero quello più lungo, ma sicuro che passava per Beura, Crevola, Montecrestese, Pontemaglio e Crevola sia per giungere a Domodossola che per adire alle vallate dell'Ossola superiore, e che quindi il ponte di Villa fosse soprattutto usato dai suoi abitanti e dagli uomini della Valle Antrona, per cui si riteneva che dovessero essere costoro a sopportare il costo della ricostruzione. Così la Comunità di Villa, andando per le lunghe la faccenda, decise nel frattempo di accollarsi la spesa della ricostruzione anche perché il ponte era assolutamente necessario. Ma il XVII secolo fu nefasto per le ripetute piene, cosicché il ponte appena costruito venne nuovamente spazzato via nel 1619. Un nuovo progetto del 1627 prevedeva un'ennesima ricostruzione a due arcate, che venne completata nel 1628: la struttura dovette essere in seguito oggetto

di una lunga sequela di riparazioni a causa dei continui danni arrecati dalle acque furibonde dell'Ovesca, tuttavia pare che essa abbia resistito alla disastrosa piena del 1640 che in Ossola provocò danni incalcolabili. Il ponte che le stampe ottocentesche di Villadossola riproducono non è tuttavia quello costruito nel 1628, perché esso venne sostituito da quello che ancora esiste quando venne aperta la strada carrozzabile del Sempione, essendo quello antico troppo stretto per l'uso a cui la strada era destinata.

Il ponte del Gabbio comincia a comparire nei documenti solo alla fine del XV secolo, e il Bertamini ritiene che sotto di esso non dovesse passarvi regolarmente l'acqua del fiume⁵¹.

Il ponte sul torrente Brevettola, tra Varchignoli e Cresti, era un punto fondamentale di transito della strada Antronasca, una sorta di passaggio obbligato per attraversare l'impervia gola del torrente. La stessa orografia del terreno aveva consentito di costruire un ponte ad un solo arco in pietra, ma la ripidezza del vallone provocava anche la rapida caduta dell'acqua in un alveo molto stretto, col risultato che la struttura era ripetutamente investita dall'onda di piena e subiva spesso gravi danni, come ci è testimoniato nelle due relazioni che illustrano i danni patiti dalla valle Antrona nelle due alluvioni del 1834 e del 1839⁵². In particolare la prima lo "devastò in parte", mentre la seconda lo "rovinò alquanto", e dovettero essere necessarie naturalmente

delle riparazioni, che non dovevano certo essere le prime, anche se di quelle precedenti non abbiamo documentazione. E' assai probabile che a patire non fosse tanto la struttura dell'arco (diversamente esso sarebbe irrimediabilmente precipitato, cosa che è possibile sia avvenuta nei secoli con una conseguente ricostruzione) quanto soprattutto i parapetti ed il piano di calpestio.

Con il XVI secolo la rappresentazione cartografica del territorio comincia ad assumere propri connotati parascientifici, anche in relazione alla necessità di rappresentare alcuni aspetti della realtà territoriale finalizzati all'esercizio delle pratiche di governo e di gestione politico-amministrativa. Rientrando l'Ossola nella sfera di influenza dello stato lombardo, l'ambito cartografico privilegiato per una individuazione della conformazione territoriale e dei suoi aspetti costitutivi è quello rappresentante la Lombardia. Dall'analisi della copiosa produzione cartografica sia a stampa che manoscritta, si rileva un sempre più evidente sforzo di connotare in maniera precisa alcuni elementi del territorio caratterizzati da un ruolo significativo nella gestione del territorio: centri abitati, idrografia, contorni degli specchi d'acqua; carente invece risulta la rappresentazione degli assi viari, che solo a partire dal XVIII secolo (e non costantemente) vengono riportati nell'ambito delle tavole cartografiche. In molti casi tuttavia, la cartografia cinque-seicentesca rileva la presenza di elementi precipi del tessuto viabilistico quali i ponti, e la stessa selezione toponomastica costituisce elemento utile alla

⁵¹ BERTAMINI T., *Storia di Villadossola* ... cit., p. 234.

⁵² Relazioni in Archivio di Oseliana, teche Antrona.

determinazione dei centri toccati dalla rete stradale.

Per la strada di valle Antrona o del Saas le prime rappresentazioni cartografiche sono costituite dall'opera dello Tschudi, ed in modo particolare quella del 1565⁵³ che comprende la Svizzera occidentale, la valle d'Aosta e parte della pianura Padana, dove il passo di Antrona è indicato con il toponimo "Antrum"; la successiva carta di Sebastiano Munster (*Tabula VI Valesia*, 1545) indica un "Antrum Berg" che deve essere identificato con il passo di Antrona. Meno precise sono le carte italiane che restituiscono il territorio della Lombardia: nell'opera di Giacomo Gastaldi (*Nova descrizione della Lombardia*, 1570), oltre a notevoli errori grafici e toponomastici, va sottolineata con evidenza non solo la totale mancanza della valle Antrona (a differenza della Bognanco, ben messa in rilievo), ma anche la ridotta estensione data all'Anzasca, in una singolare inversione di rapporti con la valle del Bogna.

Prova della persistenza di una non chiara definizione della valle Antrona è la carta di G. Settlala (*Carta del Ducato di Milano*, 1570), dove "Antra Plana" e "Bugnaca" sono collocati in posizioni diverse all'interno di una stessa valle.

E analogamente fa la carta di Gerardo Mercatore (*Lombardiae alpestris pars occidentalis cum Valesia*, 1606), perché indica ancora con ampia estensione la valle Bognanco, ma ignora completamente l'Antrona, tanto che "Antraplana" viene collocata in un'area montuosa sulle pendici meridionali della

Bognanco, con un'estensione che equivale a quella dell'Anzasca, dove sono indicati quali centri Anzino e Vanzone ma non Macugnaga (singolare la denominazione di un "Mons Silvius" all'apice della valle dell'Anza che chiude anche la parte terminale della Bognanco); un assetto geografico e toponomastico fedelmente ripetuto da Giocondo Hondius (*Mediolanum ducatus*, inizi XVII sec.).

Nel XVII secolo va evidenziata per la bella carta allegata al volume del Bescapè Novara seu de Ecclesia Novariensis Per il XVII secolo va evidenziata per la bella carta allegata al volume del Bescapè Novara seu de Ecclesia Novariensis⁵⁴ del 1612 (*Carolo Ep. Ex visitatione dictante*, 1612) la quale si distingue per l'accuratezza e la precisione nella resa topografica sia dell'andamento di tutte le vallate ossolane che nella collocazione degli elementi caratterizzanti il territorio, quali i centri abitati ed i fiumi. La valle Antrona è infatti definita con una precisione ed accuratezza che troveremo solo nelle carte settecentesche, riportando i toponimi principali talvolta dei centri abitati e talvolta delle chiese: così in successione troviamo "Villa", "S. Ambrogio" (per Seppiana), "S. Pietro" (per Schieranca) e "Antrona P."

Nella carta della Rezia di Guler Won Wineck del 1616, si può riscontrare l'indicazione "Antronius M.". Il valico di Antrona è pure segnalato toponomasticamente nella carta del Du Val (*Carta del vallese*, 1644) con il toponimo "Mons Antrunio", ma osservando con attenzione si può notare

⁵³ Conservata presso la Stiftsbibliothek di S. Gall; cfr. AUPRANDI L. E G., *I valichi Walser...*, cit.

⁵⁴ BESCAPÉ C., *Novara seu de Ecclesia Novariensi libris duo*, Novara, 1612.

la sua collocazione completamente errata, dato che è posto più a nord della val Divedro ("Devedro"): "Antraplana" è invece posto lungo un corso d'acqua prima del toponimo "Bugnana", ribadendo l'equivoco, riscontrabile in molte altre rappresentazioni cartografiche coeve ed anteriori, che Bognanco ed Antrona appartenessero alla stessa vallata.

Significativo è anche notare come nella mappa del Lambien (Carta del Vallese, 1682) nella regione italiana, che non viene definita topograficamente, per l'Ossola sia segnalata l'"Antrona tahl", a significare come ancora il passo di Saas fosse battuto.

Maggiore dettaglio e precisione sono riscontrabili nella mappa di Giovanni Antonio Magini (*Parte alpestre dello stato di Milano, con il lago Maggiore, di Lugano e di Como*, 1596-1597, pubbl. 1620), che dimostra una conoscenza diretta del territorio tale da definire con esattezza non solo la disposizione reciproca delle vallate ossolane ma, per quanto qui ci interessa, anche della toponomastica della valle Antrona, indicata come "val di Antrogno"; in successione sono riportati i toponimi "Vila", "S. Maurizio", "Verchignola", "Silva" (Cresti), "S. Ambrogio" (Seppiana), "Zonca", "Viganella", "Isola" (Isella), "Locasca", "Scharhanico", "Rovesca", "Antrona" e "Cognasca", presso il confine; molti dei luoghi sono tutto sommato secondari, ma indicano i punti di passaggio della strada, che qui non si ritrova ancora indicata graficamente. Infinitamente meno precisa è invece la carta di Marco Antonio Barattieri (*Novo et accurato disegno della Lombardia*, 1637), dove la valle Antrona è sì indicata, ma in cui l'unico toponimo

riportato è quello riguardante Antronapiana; e lo stesso dicasi per la mappa di Giacomo Cantelli da Vignola (*Alta Lombardia e stati ad esso circonvicini*, 1680), dove la valle Antrona è appena accennata.

Il XVIII secolo avvierà una prassi di redazione di strumenti cartografici di grande qualità, affidabilità e precisione nella restituzione non solo degli elementi costitutivi del territorio, ma anche degli assi viabilistici, che naturalmente vengono riportati, in differente estensione, anche per la valle Antrona; tuttavia la carta del Nolin (*Partie septentrionale des Etats de Milan, contenant le Duché de Milan propre le comté d'Anghiera le Novarois etc.*, 1702) appare meno ricca di quella del Magini, perché se appare più corretta nella definizione geografica, riporta solo i toponimi di "Villa", "St. Pietro" e "Antrona", cui è staccato "Plano". Se la dettagliatissima carta (per il Vallese) di Gabriele Walser (*Carta del Vallese*, 1768) risulta incredibilmente scarsa per l'Antrona (ne riporta solo il toponimo vallivo), di ben altra levatura sono le carte piemontesi, dalla serie anonima di quattro mappe del territorio del novarese, che restituiscono sostanzialmente informazioni omologhe (Novarese, 1755, Novarese, 1758, e due omonime prive di datazione precisa, ma risalenti al XVIII sec.), alla splendida carta di Borgonio e Stagnon (*Carta corografica degli stati di terraferma di S. M. il Re di Sardegna*, 1772) la quale, non fosse che per l'origine anzascina del secondo, possiede per la zona ossolana una ricchezza e correttezza di informazioni inarrivabile. La scala piuttosto ridotta di tutte queste produzioni cartografiche, pur consentendo di delineare nei suoi tratti generali il tracciato della strada

Antronesca, tuttavia risulta inevitabilmente carente di tutta una serie di informazioni di dettaglio che è possibile rintracciare solo nella serie cartografica fornita dalle mappe del catasto di Maria Teresa d'Austria le quali, risalendo al 1722, precedono oltretutto la cartografia appena citata, e che riportano tutto lo sviluppo della strada fino al passo di Saas. Meno precisa ed interessante è la mappa di François di Caroly (*Carta degli stati di S. M. il Re di Sardegna e parti dei paesi ad essi confinanti*, seconda metà XVIII sec.) la quale, per l'area ossolana, riporta solo alcune strade, e tra l'altro in forma parziale, e tra queste non compare quella della valle Antrona: per essa l'autore si limita ad indicare quali toponimi "Villa Gafella", "Montescheno", "Viganella" e "Antrona Piana". In genere anche le carte ottocentesche che vennero realizzate per illustrare la via del Sempione, ove alcune delle strade ossolane sono riportate, risultano carenti per la valle Antrona, segno dell'ormai avvenuta decadenza della strada: così la bella mappa di Giuseppe Breio (*Dipartimento*

dell'Agogna della Repubblica Italiana divisa ne suoi distretti di Novara, Vigevano, Arona, Varallo e Domus d'Ossola, 1802), dove però un poco più ricca è la toponomastica, e la carta anonima e pubblicata da Ferdinando Artaria (*Carta itineraria del Sempione*, 1822).

Solo la più tarda mappa del Manzoni (*Divisione militare di Novara. Province di Pallanza e Ossola*, 1836 ca.) riporta quasi tutto lo sviluppo della strada Antronesca da Villadossola sino all'alpe Lombraro, senza tuttavia giungere a definire l'ultimo tratto che conduce al passo.

La più completa rappresentazione della strada della valle Antrona in tutto il suo sviluppo si avrà tuttavia soltanto nella cartografia degli Stati Sardi (*Carta degli stati sardi in terraferma*, 1852), la quale, sostanzialmente conferma il tracciato ricostruibile attraverso le mappe del Catasto di Maria Teresa d'Austria, il quale nel dettaglio era articolato nei seguenti sementi:

E 1.1.8-9 Villadossola - Casa del Conte

③
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Villa e
Coletta, f. n.
14

■

1 - VUE DE
VILLA - Nap.
E. Zucali.
2 VILLA,
NEAR
DOMO
D'OSSOLA -
James
Pattison
Cockburn.
3 - VILLA,
ROUTE DU
SIMPLON -
Hippolyte
Van Der
Burch.
4 - VILLA -
Gabriel Lory
Fils.
5 - 38, VUE
DE VILLA -
Louis
Villeneuve.

La via Antronesca prendeva origine da Villadossola (Villa Coletta nella mappe settecentesche); il toponimo indicava non un centro compatto, come quello che in epoca moderna si è sviluppato nel conoide di deiezione dell'Ovesca, ma bensì una serie di abitati sparsi su entrambe le pendici delle montagne allo sbocco dell'Ovesca, che la cartografia catastale del XVIII sec. registra con grande fedeltà. Alla partenza della strada Antronesca si perveniva da Domodossola percorrendo un la via cosiddetta Francisca; questa, dopo aver abbandonato il pianoro e rimontato con una breve rampa rettilinea la leggera pendenza, costeggiava la chiesa di San Bartolomeo e la grande casa ad essa adiacente - oggi scomparsa -; incontrava subito dopo un bivio con la strada per Gaggio e Crotto che saliva ripida sul pendio, quindi rimontava anch'essa un poco il pendio per andare a lambire, con andamento lineare, un paio di case che erano disposte lungo il suo tracciato, dopodichè incontrava il Rio di Valle dell'Inferno e da lì prendeva a scendere, con un paio di tratti rettilinei in zona Castello, fino al ponte sull'Ovesca (■¹) (■²) (■³) (■⁴) (■⁵), che la mappa del catasto di Maria Teresa indica come costituito da due arcate. Al ponte da sud est giungeva pure il lungo rettilineo che risaliva, con dolce pendenza, il conoide di deiezione del torrente ove sorge la Villadossola moderna, sostanzialmente lungo il tracciato dell'attuale corso Italia. Alla confluenza delle due strade appena

dopo il ponte corrispondevano uno slargo allungato ed il gruppo di case di Falghera; più a monte, in corrispondenza della stretta ansa del fiume, che restava molto più sotto, spicca evidente il grande fabbricato del Maglietta che aveva funzione di ferriera, fronteggiato dalla Torre del Piaggio, fortificazione a controllo dell'ingresso della vallata; il nucleo edificato del Piaggio sorgeva invece un po' più a est, mentre, più in basso la chiesa di S. Maria era costeggiata, lungo il lato nord da una roggia che, originando dall'Ovesca, costeggiava alla base il versante destro della montagna per poi perdersi nel piano. La strada Antronasca, partendo dallo slargo, attaccava il pendio perpendicolarmente attraversando tutto il nucleo di Falghera, superava il dislivello appena fuori dell'abitato con un paio di tornanti, giungeva alle case superiori con un ampio curvone a sinistra dopodiché procedeva, seguendo l'andamento del terreno, con tracciato pressoché rettilineo fino alla Noga, transitando poco più sopra del sagrato della chiesa (31).

Appena fuori dalla Noga la strada, con andamento zigzagante, saliva subito a toccare le case più in basso di Daronzo quindi, dopo breve tratto rettilineo e di poca pendenza, valicava il torrente Bisan e giungeva ai terreni appena sotto Casa dei Conti; tutti i territori, mostrano le mappe di Catasto di Maria Teresa d'Austria, erano fittamente terrazzati fin dal piano della valle ossolana, e, gi' all'interno della valle Antrona, giungevano in basso fino al punto in cui il versante strapiomba nella forra dell'Ovesca.

C. 1.1 7.8 Casa dei Boari - Cresti

- ①
1 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Villa e
Coletta, f. n.
12.
2 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Villa e
Coletta, f. n.
13.
3 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Monteschen
a, ff. n. 33-
34
- Seguendo le curve di livello e l'orografia del terreno mosso da ampie ondulazioni la strada perveniva poco dopo al Boschetto, che si attestava ai due lati della strada con due agglomerati rettilinei disposti perpendicolarmente - sul pendio montano - all'asse della via: ben chiaro appare l'oratorio dei Santi Antonio e Giulio, che risulta posto appena sopra della strada, la quale quindi coincideva, in questo punto, con l'odierna rotabile (④1). Fuori Boschetto la strada piegava dolcemente nel vallone del torrente Brevettola, sempre attraversando il terreno ampiamente terrazzato, e restando parecchio sotto Varchignoli ma anche più in alto rispetto alla strada carrozzabile, e giungeva così al confine con il comune di Montescheno (④2). Già all'interno di questo percorreva l'ultimo tratto della vertiginosa parete rocciosa del vallone per poi giungere a superare, a mezzo di un ponte, il Brevettola in un punto più a monte dell'attuale strada provinciale di valle. Valicato il ponte il tracciato abbandonava subito la forra del torrente per risalire, con una certa pendenza, all'abitato di Cresti, disposto in due grossi nuclei sfalsati a sinistra ed a destra della strada che, proprio nel punto di giunzione dei due agglomerati, perveniva ad uno slargo triangolare sul quale affacciava l'oratorio di San Giovanni e S. Carlo. Proprio di fronte ad esso originava la strada che, dopo aver attraversato il borgo superiore, percorreva in salita tutto il crinale sul Brevettola, quindi sovrastando, sempre in alto il punto di giunzione con il Rio Valmiola, piegava ad occidente per

giungere agli abitati sparsi di Croppo e di Sasso. Da qui si staccavano numerose bretelle, mentre un tracciato longitudinale passava per Selve a cavallo di uno dei due rii che formano il Rio Barboniga (43).

2.1.1. 6-7 Cresti - Vignola



1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria Monteschen* o, ff. n. 33-34

2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Monteschen* o, ff. n. 36

3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Monteschen* o, f. n. 37

4- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Seppiana*, ff. n. 1-2

5- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Mezza Valle*, f. n. 18

6- *Catasto di Maria Teresa d'Austria*,

La strada Antronesca invece, uscita da Cresti proseguiva risalendo dolcemente il costone fino ad intersecare una bretella discendente da Montescheno (41) per poi descrivere una curva a nord, e quindi cominciare a salire con un'ampia ansa lungo il versante, fino a giungere alla cappella della Rovina. Da qui la via Antronesca proseguiva con brevi saliscendi ma con andamento sostanzialmente piano lungo la direttrice della vallata, con un tracciato che coincideva col confine del comune di Seppiana, attraversava il vertiginoso burrone sotto Barboniga (42).

e dopo un breve tratto, oltrepassava il confine con il comune di Seppiana in due punti, uno un poco più a valle dell'altro. Un ramo della strada invece proseguiva lungo il confine comunale, oltrepassava il Rio che scende dall'alpe Faiu e giungeva quindi a Zonca (43).

I due rami della via Antronesca invece, lasciato il confine comunale ed entrati nel territorio di Seppiana, pervenivano entrambi all'abitato: il più basso costeggiando tutti i nuclei di case distribuiti longitudinalmente sulla strada; il più alto scendendo sino al recinto della chiesa di S. Ambrogio, di cui costeggiava il lato occidentale per poi scendere, con una rampa in direzione est-ovest, a riconnettersi con il segmento più basso. Da qui la strada

Mezza
Valle, f. n.
13

proseguiva, in leggera salita, fino a valicare due rii e pervenire, con andamento regolare, a Cambione e, subito dopo, a San Rocco, il cui oratorio restava un poco più in basso e a sud del tracciato stradale. Da qui la strada proseguiva, con andamento pressoché rettilineo e costeggiando la ripida parete rocciosa ora allargata per consentire il passaggio alla carrozzabile, fino al confine con il comune di Viganella (Mezza Valle nelle mappe settecentesche) (4).

Subito dopo il confine e la parete rocciosa la strada Antronasca correva tra i terrazzamenti che modellavano il versante, svolgendosi con andamento quasi pianeggiante e tracciato appena modulato da minime variazioni di direzione (5); quindi, dopo aver superato il Rio Valeggia (6) entrava nel tessuto costruito di Viganella, lo attraversava con andamento sinuoso e poi ripiegava entro il valloncetto del Rio Bisan.

Fig. 5.6 Viganella - S. Pietro

4- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Mezza
Valle, f. n.
17.

2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Mezza
Valle, f. n.
16

3- Catasto
di Maria

Dal rio Bisan la strada percorreva un breve tratto quasi rettilineo per raggiungere Rivera, che toccava tangenzialmente, tenendo l'abitato, composto da due nuclei separati, a settentrione.

Fuori da Rivera la strada proseguiva risalendo proprio a ridosso della base del versante vallivo, intensamente modellato da una serie di fittissimi terrazzamenti che le mappe settecentesche restituiscono con evidenza; appena poco più a monte della confluenza del Rio Basignaccio nell'Ovesca esisteva un ponte sul fiume, posto a collegamento del versante

Teresa
d'Austria,
Mezza
Valle, f. n.
15

valivo destro, che collegava la valle Magliasca oltrepassando la località Porta: questo territorio era costellato di luoghi e di strutture per l'estrazione e la lavorazione del ferro, come chiaramente indicato nella mappa di Catasto di Maria Teresa d'Austria (❶). La strada valicava quindi con un ponte il Rio Casei, e poi il Rio Frera, costellato di mulini ed edifici per la lavorazione del ferro che veniva estratto a, dopodiché prendeva a costeggiare l'Ovesca, fattosi ampio e pianeggiante in quel punto (tanto che nelle mappe settecentesche risulta qui dividersi in due rami, il più settentrionale dei quali era appunto quello costeggiato dalla strada). Il fiume era temporaneamente abbandonato dalla via Antronesca solo per entrare a Ruginenta, tutto disposto linearmente sulla strada che, proprio qui, presentava un ampio slargo in corrispondenza di una costruzione in riva al fiume, certo un edificio legato alla produzione e lavorazione del ferro. (❷). Fuori Ruginenta, in località Cà d'Santin la via si discostava per breve tratto dal fiume, quindi piegava decisamente verso di esso e lo superava con un ponte, passando così sulla sponda destra in località Porta; da qui riprendeva a percorrere il limite del fiume, almeno fino al punto in cui non oltrepassava il Rio Frizza, donde prendeva a salire dolcemente con un tracciato modulato da continue curve e controcurve, giungendo al confine con il territorio del comune di Schieranco con Locasca (❸). Dopo un breve tratto quasi pianeggiante, percorso a ridosso del versante montano, la strada perveniva quindi a San Pietro.

1.4.5 S. Pietro - Antronapiano

- ①
1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Schieranco con Locasca, ff. n. 15-16-17.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Schieranco con Locasca, f. n. 15.*
3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Schieranco con Locasca, f. n. 9.*
4- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Schieranco con Locasca, f. n. 8.*
5- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Antrona Piana, f. n. 13, ff. n. 15-16-17.*

A S. Pietro la strada lambiva il sagrato e la facciata della chiesa e poi prendeva a risalire abbastanza dolcemente sul fondovalle puntando verso l'ansa del fiume posta un poco più in alto. Prima di quest'ultima la strada diramava con un tracciato che, superato l'Ovesca con un ponte, prendeva a risalire il ripido versante sinistro del vallone del Rio Schieranco, per poi superarlo con un ponte, e giungere quindi a Schieranco. La strada penetrava nel cuore del nucleo edilizio, lambiva l'oratorio e poi proseguiva in debole salita lungo il versante vallivo con un tracciato modulato da curve e controcurve continue, fino ad incontrare un piccola roggia sulla quale erano impiantati numerosi mulini per la lavorazione del ferro (①); dopodiché prendeva a scendere, per oltrepassare nuovamente l'Ovesca con un ponte, riportarsi sulla sponda destra e riconnettersi all'altro segmento della strada Antronasca che, dal ponte dopo San Pietro, continuava a percorrere il versante destro. Dopo un'ampia curva che seguiva il tracciato disegnato dall'ansa del fiume questo ramo della valicava il Rio formato dalla confluenza dei due corsi d'acqua che scendono dalle alpi Trivera e Mulini e dall'alpe Mottone e, con andamento pianeggiante, giungeva a Prabernardo-Madonna che restava appena sopra la strada, (②). Appena dopo Prabernardo i due rami della strada Antronasca si riconnettevano, dopodiché la strada, compiuta una leggera curva verso sud-ovest, attraversava con un lungo rettilineo

Teresa
d'Austria,
Mezza
Valle, f. n.
15

valivo destro, che collegava la valle Magliasca oltrepassando la località Porta: questo territorio era costellato di luoghi e di strutture per l'estrazione e la lavorazione del ferro, come chiaramente indicato nella mappa di Catasto di Maria Teresa d'Austria (④1). La strada valicava quindi con un ponte il Rio Casei, e poi il Rio Frera, costellato di mulini ed edifici per la lavorazione del ferro che veniva estratto a, dopodiché prendeva a costeggiare l'Ovesca, fattosi ampio e pianeggiante in quel punto (tanto che nelle mappe settecentesche risulta qui dividersi in due rami, il più settentrionale dei quali era appunto quello costeggiato dalla strada). Il fiume era temporaneamente abbandonato dalla via Antronesca solo per entrare a Ruginenta, tutto disposto linearmente sulla strada che, proprio qui, presentava un ampio slargo in corrispondenza di una costruzione in riva al fiume, certo un edificio legato alla produzione e lavorazione del ferro. (④2). Fuori Ruginenta, in località Cà d'Santin la via si discostava per breve tratto dal fiume, quindi piegava decisamente verso di esso e lo superava con un ponte, passando così sulla sponda destra in località Porta; da qui riprendeva a percorrere il limite del fiume, almeno fino al punto in cui non oltrepassava il Rio Frizza, donde prendeva a salire dolcemente con un tracciato modulato da continue curve e controcurve, giungendo al confine con il territorio del comune di Schieranco con Locasca (④3). Dopo un breve tratto quasi pianeggiante, percorso a ridosso del versante montano, la strada perveniva quindi a San Pietro.

4.18.4.5 S. Pietro - Antronapiana

④
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Schieranco
con
Locasca, ff.
n. 15-16-17.

2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Schieranco
con
Locasca, f.
n. 15.

3- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Schieranco
con
Locasca, f.
n. 9.

4- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Schieranco
con
Locasca, f.
n. 8.

5- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Antrona
Piana, f. n.
13, ff. n. 15-
16-17.

A S. Pietro la strada lambiva il sagrato e la facciata della chiesa e poi prendeva a risalire abbastanza dolcemente sul fondovalle puntando verso l'ansa del fiume posta un poco più in alto. Prima di quest'ultima la strada diramava con un tracciato che, superato l'Ovesca con un ponte, prendeva a risalire il ripido versante sinistro del vallone del Rio Schieranco, per poi superarlo con un ponte, e giungere quindi a Schieranco. La strada penetrava nel cuore del nucleo edilizio, lambiva l'oratorio e poi proseguiva in debole salita lungo il versante vallivo con un tracciato modulato da curve e controcurve continue, fino ad incontrare una piccola roggia sulla quale erano impiantati numerosi mulini per la lavorazione del ferro (④1); dopodiché prendeva a scendere, per oltrepassare nuovamente l'Ovesca con un ponte, riportarsi sulla sponda destra e riconnettersi all'altro segmento della strada Antronesca che, dal ponte dopo San Pietro, continuava a percorrere il versante destro. Dopo un'ampia curva che seguiva il tracciato disegnato dall'ansa del fiume questo ramo della valicava il Rio formato dalla confluenza dei due corsi d'acqua che scendono dalle alpi Trivera e Mulini e dall'alpe Mottone e, con andamento pianeggiante, giungeva a Prabernardo-Madonna che restava appena sopra la strada, (④2).

Appena dopo Prabernardo i due rami della strada Antronesca si riconnettevano, dopodiché la strada, compiuta una leggera curva verso sud-ovest, attraversava con un lungo rettilineo

in leggera salita il pianoro fino a Locasca, ove penetrava dopo aver tracciato un'altra ampia curva verso sud - ovest. Nel tessuto edilizio la strada costeggiava il lato settentrionale dell'oratorio della Madonna della Neve, poi piegava ad angolo retto dinnanzi al suo sagrato, quindi, con un altro angolo retto opposto riprendeva la direzione della valle, che, uscendo dalle case, assecondava con un'ampia curva verso nord - est (33). La strada a questo punto si inoltrava sul terreno movimentato che porta a Rovesca risalendo il pendio e percorrendo i piccoli pianori con un andamento zigzagante, in una fascia molto lontana dal fiume, che scorre distante e più in basso. Dopo quattro curve pronunciate, quasi dei tornanti (ora scomparsi) la strada perveniva quindi al confine con il comune di Antronapiana (34). Da qui la strada proseguiva con lunghi rettilinei appena modulati da curve risalendo la valletta compresa tra il versante destro della valle ed il rilievo sul quale sorge Rovesca, che la strada non giungeva ad intersecare, mantenendosi da essa ad una certa distanza. Solo poco prima di arrivare a dominare sul torrente Troncone, che scorre più in basso nella forra, una bretella di collegamento si staccava verso nord - est per scendere a Rovesca, indicata nelle mappe settecentesche come un grosso nucleo compatto ove l'oratorio di San Gottardo si distingue solo grazie al simbolo della croce greca. Poco dopo la strada percorreva, con andamento pianeggiante, i campi del versante destro già in vista dell'abitato di Antronapiana, passava sotto ed ad una certa distanza il piccolo laghetto che

ancora oggi esiste dietro il panettone roccioso che fronteggia l'attuale cimitero, compiva un brusca curva verso nord per passare di fronte al sito ove sorge il camposanto e proseguiva, con andamento rettilineo ed impercettibile discesa, verso il Troncone ed il ponte che, consentiva di passare sulla sponda sinistra e giungere quindi, subito dopo, all'abitato di Antronapiana (⊕5).

⊕ 1.3.4 Antronapiana - Antrona (lago)

⊕
1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Antrona Piana, f. n. 20

2- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Antrona Piana, ff. n. 13-14

L'abitato era già allora molto esteso e sparpagliato sul territorio compreso tra il Loranco ed il Troncone: si riconoscono assai chiaramente la chiesa parrocchiale di San Lorenzo, e, più a nord, la cappella di San Rocco; la strada, superato il ponte, si ramificava all'interno del tessuto edilizio, e da essa si staccavano due vie: una che giungeva fino al Loranco, valicato tramite un guado che portava ai sentieri del versante sinistro; e una seconda che invece, sviluppandosi sul versante destro della valle del Loranco portava fino all'alpe di Cheggio (⊕1).

La strada Antronesca vera e propria invece non toccava il centro abitato ma, appena prima del ponte che conduceva ad Antrona Piana, risvoltava decisamente verso sud - ovest e prendeva a salire sulla rovina della colossale frana che aveva distrutto l'antico insediamento di Antrona, e che col la sua massa aveva dato origine al Lago di Antrona.

Dopo un primo tratto rettilineo in dolce pendenza, coincidente sostanzialmente con l'attuale carrozzabile, la strada prendeva a salire verso il lago dopo

aver disegnato una curva verso ovest, con un paio di rettilinei inframezzati da una curva ampia guadagnava quota e quindi, tenendosi sul lato destro del Troncone e piuttosto in alto, procedeva rettilinea nella zona dove il ripido versante montano lasciava il posto all'immensa quantità di detriti della frana, la stessa oggi percorsa dal tracciato sinuoso della carrozzabile, che invece la strada Antronasca tagliava via con una pendenza naturalmente più accentuata, ed assecondante di volta in volta gli avvallamenti ed i versanti della giovina, ricoperta inegualmente da vegetazione ed erbe (42).

In tal modo il tracciato perveniva all'apice nordorientale del lago, dopo aver descritto un'ampia curva che lo portava a giungere proprio sulla sponda dello specchio d'acqua.

Il tracciato della strada antecedente al disastro è del tutto perduta, ed è sicuro che il suo andamento fosse più centrale, rivolto a condurre al centro abitato sepolto dalla frana e dal lago; dopo il disastro la strada invece percorreva tutto il lato orientale dell'invaso idrico seguendone rigorosamente il profilo; questo fino al punto in cui le acque penetravano in una strettissima e profonda insenatura a profilo triangolare (così è indicata nella mappa del Catasto di Maria Teresa d'Austria) oggi scomparsa, della quale costeggiava un lato fino all'apice.

9.1.1.2.3 Antrona lago - Diplo di Complesso

④
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria.

Dal lago la strada prendeva a salire, riprendendo con ogni probabilità il tracciato antecedente alla grande frana, con un profilo sinuoso e definito da ampi tornanti, dopo il primo dei quali

Antrona
Piana, f. n.
15.
2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Antrona
Piana, f. n.
16.

giungeva all'Alpe Piana (⊕1) (1). Da qui la strada prendeva un andamento più rettilineo, ma di forte pendenza, risalendo il lato destro della valle del Troncone, in modo da superare il dislivello dal lago alla piana di Campliccioli, oggi invasa dal bacino idroelettrico (⊕1).

6.4.1.2. Bivio di Campliccioli - Pizzo di Antrona

⊕
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Porzione di
Antrona
Piana, ff. n.
23-24-25.
2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Porzione di
Antrona
Piana, ff. n.
33-42.

Imboccato il pianoro la strada passava sul lato sinistro della valle, oltrepassando il Troncone, e con una rampa rettilinea prendeva salire per giungere all'alpe Vassoncino (Vassoncina nelle mappe ottocentesche). Superato il gruppo di baite il tracciato riprendeva a seguire la direzione longitudinale della valle per portarsi all'Alpe Granarioli e quindi, con un percorso in pendenza variabile, percorreva il fondovalle di fronte alla ripida parete rocciosa che sostiene il pianoro ove si stende l'Alpe Lareccio, tenendosi alta sul torrente fino alla confluenza col Troncone del Rio che scende dall'Alpe delle Lonze. Qui la strada, costretta dall'orografia del versante sinistro, scendeva a lambire il corso d'acqua, seguito fino al punto in cui non si estende ampiamente nel fondovalle e riceve il Rio di Cingino. La strada giungeva sin quasi a ridosso del Rio di Cingino, dopodiché, con una brusca curva, prendeva a risalire per un primo, breve tratto il vallone del Rio, quindi ne superava la cresta e si sviluppava con un gran numero di tornanti sul ripido versante della valle, e ne superava il dislivello profittando dei balconi naturali su parete di roccia che caratterizzano l'orografia del sito (⊕1). Dopo questo ripido tratto la strada scendeva nuovamente nel vallone del

corso d'acqua e, con un'ampia curva, giungeva a valicarlo con un guado per portarsi sulla riva destra. Il ripido pendio del vallone era superato per mezzo di una serie di nuovi tornanti, meno pronunciati dei precedenti, che conferivano al tracciato un andamento zigzagante, fino al punto in cui la strada percorreva un falsopiano con un breve rettilineo. Alla fine di quest'ultimo la strada riprendeva a salire lungo il ripido versante con una nuova infilata di tornanti molto ravvicinati tra loro, e si portava in alto rispetto al lago sottostante, già di considerevoli dimensioni anche prima della sua utilizzazione a scopi idroelettrici; la strada si portava quindi proprio sopra allo specchio d'acqua, prendeva quota con un altro paio di tornanti e, salendo con rampe ripidissime, giungeva finalmente al passo, che imboccava con un ultimo rettilineo (42).

Bibliografia

- AA.VV., *Contributi della storia dei passi alpini*, Anzola d'Ossola, 1987.
- AA.VV., *L'Ossola storia arte civiltà*, Anzola d'Ossola, 1993.
- AA.VV., *Terra d'Ossola*, Domodossola, 1995.
- AA.VV., *Varchignoli, alle origini dell'Ossola di pietra*, catalogo della mostra, a cura di Villarte, Villadossola, 1999.
- Arte e fede nel passato dell'alta Valle Antrona: gli arredi sacri*, - catalogo della mostra, a cura di "Sòs cultura antronese", Antronapiana, 1987.
- ARTINI E., *Vesuvianite di Antronapiana*, in *Rendiconti R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere*, serie II, vol. LVIII, pp. 569-579, Milano, 1925.
- BAZETTA G., *Antronapiana e il suo lago*, Milano, 1905.
- BERTAMINI T., *Sant'Ambrogio di Seppiana*, in "Oscellana", 1988, n. 1, pp. 17-52.
- BERTAMINI T., *A Rivera di Viganella il primo ritrovamento archeologico della Valle Antrona*, in "Oscellana", 1974, n. 1, pp. 23-24.
- BERTAMINI T., *Antronapiana*, in "Oscellana", 1973, n.1, pp. 1-4; n.2, pp. 91-97; n. 3, pp. 155-162; 1974, n.1, pp. 48-56, n. 3 pp. 147-153; 1975, n. 1, pp. 38-53, n. 2, pp. 131-137.
- BERTAMINI T., *Fondazione delle parrocchie della Valle Antrona*, in "Novarien", n. 1, 1967, pp. 136-171.
- BERTAMINI T., *Il più antico documento sul ferro ossolano*, in "Oscellana", 1971, n.4, pp.183-184.
- BERTAMINI T., *L'Oratorio di San Rocco di Cambione di Seppiana*, in "Oscellana", 1992, n. 3, pp. 129-152.
- BERTAMINI T., *La peste del 1630 in Antronapiana e l'oratorio di S. Rocco*, in "Oscellana", 1993, n. 2, pp. 65-71.
- BERTAMINI T., *Le Alpi delle tre Elemosine*, in "Oscellana", 1997, n. 2, pp. 93-127.
- BERTAMINI T., *Maestro Giulio Guaglio*, in "Illustrazione Ossolana", 1964, n.2, pp. 5-12.
- BERTAMINI T., *Spunti storici sulla pietra nell'Ossola Superiore*, in AA.VV., *Ossola di pietra nei secoli*, Mergozzo, 1978.
- BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola, 1976.
- BERTAMINI T., *Storia, fede ed arte nella Comunità di Schieranco*, in "Oscellana" 1999, pp. 219-255.
- BERTAMINI T., *Un masso inciso ad Autamio di Montescheno*, in "Oscellana", 1997, n. 3, pp. 129-132.
- BERTAMINI T., *Una tomba di epoca Romana a Montescheno*, in "Oscellana", 1997, n. 1, pp. 29-32.
- BERTAMINI T., *Viganella e gli Statuti Cinquecenteschi di MezzaValle Antrona*, in "Oscellana", 1994, n. 3, pp. 161-190.
- BIANCHETTI G. F., *Cultura e devozione a Villa*, in AA. VV. *Almanacco Ossolano*, Domodossola, 1996.
- BIANCHETTI G. F., *Il Maestro del Crocifisso di Seppiana*, in "Oscellana", 1985, n. 1, pp. 15-24.
- BIANCHETTI G. F., *Avanzino Nucci a Villadossola?*, in "Oscellana", 1997, n. 4, pp. 215-229.
- BIANCOSI R., *Diario di un parroco di montagna*, Antronapiana, 1979.
- BIANCOSI R., *Qui non vissero i sazi*, Milano, 1974.
- C.A.I. Villadossola, *Guida di Villadossola*, Villadossola 1996.
- C.A.I. Villadossola, *La strada Antronese*, Villadossola 1997.
- CASALI G., *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856.
- CONTINI G., *"Gita della Il liceale in Valle Antrona, (11 ottobre 1927)"*, in *Domodossola entra nella storia*, Domodossola, 1995.
- CRIVERI M., *La leggenda di Antronapiana*, Antronapiana, 1981.
- CRIVERI M., *Note geologiche sulla Valle Antrona e sul lago di Antronapiana nell'Ossola*, in *Bollettino della Società Geologica Italiana*, pp. 129-143, 1914.
- CROSA LENZ P., G. FRANGIONI, *Escursionismo in Valdossola, Antrona e Bognanco*, Domodossola, 1994.

- DE ANGELIS M., *Epsomite di Antronapiana*, in *Rivista di scienze naturali - Natura*, pp. 131-133, Milano, 1923.
- DE CAPITANI S., *La pegmatite di Montescheno in Val Antrona*, in *Rivista di scienze naturali - Natura*, pp. 125-136, Milano 1924.
- DE GIULI A., Caramella P., *Archeologia dell'alto Novarese*, Mergozzo, 1993.
- DE GIULI A., *La pietra del Merler in Valle Antrona*, in "Oscellana", 1986, n. 4, pp. 173-178.
- DE GIULI A., *La roccia della fertilità e altro*, in *Valle Antrona*, in "Oscellana", 1992, n. 3, pp. 157-159.
- DE MAURIZI G., *L'Ossola e le sue Valli*, Domodossola, 1920.
- DE MAURIZI G., *Le miniere d'oro e d'argento di Schieranco e Antronapiana*, in "Alpe" 1923, n. 4-5.
- DE MAURIZI G., *Montescheno (profilo storico)*, Domodossola, 1919.
- DE MAURIZI G., *Villadossola e i comuni di Valle Antrona*, manoscritto, [archivio di "Oscellana"].
- ERRERA C., *L'Ossola*, Bergamo, 1908, III, p. 91, p. 88.
- FRANGIONI G., *Le Aufani della Valle Antrona*, Domodossola 1990.
- GHEMMI D., *Villadossola e la Valle Antrona*, in *Viaggio attraverso la terra d'Ossola e il suo folklore*, Domodossola, 1989, pp. 96-108.
- GROSSETTI A., *Guida illustrata di Valle Antrona*, Domodossola 1913.
- I minerali della Valle Antrona*, - catalogo della mostra, a cura di "Sòs cultura antronese", Antronapiana, 1986.
- La strada antronese*, guida e itinerari a cura del C.A.I. Sezione di Villadossola, Villadossola, 1997.
- LANDINI P., *Le condizioni geografiche fondamentali dell' "habitat" permanente e pastorale in Valle Antrona*, in *Bollettino Storico per la Provincia di Novara*, XXII, 1928.
- Megalitismo in Ossola*?, atti del convegno tenutosi a Domodossola il 3 marzo 1990 - a cura della redazione di "Oscellana".
- MORTAROTTI R., *Itinerari ossolani: Valle Antrona*, in "Illustrazione Ossolana", 1960, n.1, pp. 30-34.
- MORTAROTTI R., *L'Ossola nell'età moderna*, Domodossola, 1985.
- PIANA AGOSTINETTI P., *L'Ossola preromana*, in "Oscellana", 1991, n. 4, pp. 193-263.
- PIANAVILLA M., *Antronapiana nei tempi*, Ed. Città di Castello, 1996.
- PIANAVILLA P., *Businò d'Antrona*, Domodossola, 1980.
- PINAUDA F., *La viabilità dell'Ossola*, in *Almanacco Ossolano* 1924.
- RAINOLDI L., *Alpinisti d'altri tempi in Ossola*, in "Novara, notiziario economico della Camera di Commercio Industria Artigianato ed Agricoltura", n. 6, 1977.
- RAINOLDI L., *Antrona Bognanco Sempione*, Vigevano, 1976.
- SCHMID F., *"Le relazioni fra l'Ossola e il Vallese nel XIII secolo"*, in L. Zanzi e Rizzi, *La pace del Monte Rosa*, Anzola d'Ossola, 1991.
- SILVESTRI P., *Un monumento al lavoro a Villadossola e una storia del ferro ossolano*, in "Illustrazione Ossolana", 1967, n.3, pp.31-32.
- SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine del commercio milanese*, in AA.VV., *Felix Olim Lombardia*, Milano, 1978.
- SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1910, pp. 111-119.
- TAVIO, *Antrona, La leggenda di una tribù misteriosa*, Domodossola, 1997.
- VILLARTE, *San Bartolomeo in Ossola*, Villadossola, 1990.

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario

Settembre 2001

VIA DEL MONSCERA (Valle Bognanco)

La via del Monscera, strada della valle Bognanco.

La via del Monscera o della valle Bognanco è fra le strade storiche dell'Ossola quella che maggiormente venne modificata, trasformata e traslata nel corso dei secoli, a causa della particolare conformazione geografica e della natura geologica della valle Bognanco: il grande bacino imbrifero dell'alta valle, che si concentra ad imbuto nello stretto canale della valle inferiore e la natura friabile dei depositi glaciali sulla roccia – peraltro anch'essa friabile – hanno infatti determinato anzitutto la necessità di definire non uno ma due tracciati di attraversamento del territorio, che consentissero quindi di poter disporre di un'alternativa in caso di interruzione; e spesso e volentieri lo spostamento del tracciato o la realizzazione di varianti più o meno estese che consentissero di ripristinare la viabilità interrotta. La grande presenza di corsi d'acqua, precipiti ed inforati, ha costituito inoltre spesso un ostacolo di difficile superamento, condizionando ampiamente lo sviluppo dei tracciati della strada. Non sempre è possibile fornire piena ricostruzione di queste trasformazioni, specie per i secoli più remoti, ed anche perché le numerose alluvioni e frane hanno modificato la morfologia della valle e soprattutto quella del suo sbocco a ovest di Domodossola; tuttavia alcune considerazioni si possono fare sulla base di prove indiziarie e di notizie sparse.

La Valle Bognanco non ha fornito ritrovamenti archeologici di qualsivoglia rilievo che consentano di attestare la presenza di insediamenti umani in epoca preromana o romana: non è possibile pertanto ipotizzare la presenza di una via di comunicazione per queste epoche che

collegasse tali insediamenti, anche se tuttavia una simile ipotesi non è da escludere; certamente però una strada doveva esistere in epoca altomedievale, a collegare il territorio della valle con la pieve di Orla, capoluogo del territorio dell'Ossola superiore sotto il dominio del Vescovo di Novara, nei cui possedimenti rientravano anche la valle Bognanco e la confinante valle Vaira, appartenuta all'Ossola fino al 1495 e ceduta da Ludovico il Moro al Vallesse, che le ha assegnato il nome di Schwitzberghentahl; e' pertanto naturale che due territori sotto un'unica giurisdizione e dominio fossero tra essi collegate da vie di comunicazione. Queste vie di comunicazione avevano però un collegamento di grande rilievo con il passo del Sempione. Dalla località Latinasca (Gaby) infatti, in vicinanza del villaggio del Sempione, che negli antichi documenti era il luogo dove si incontravano i Vescovi di Novara e di Sion al confine dei loro domini temporali, una facile via o sentiero permetteva di superare attraverso il passo del Furghen la montagna divisorio fra la valle del Loquin e quella di Vaira e di lì era possibile scendere lungo la valle Vaira fino a Gondo, che gli italici chiamavano Rodano e quindi a Pagliano, oppure, risalendo la montagna attraverso alcuni alpeggi, giungere al passo del Monscera (m.2108) e di qui scendere in valle Bognanco raggiungendo Graniga e S. Lorenzo.

La via si presentava alternativa al tracciato meno felice della strada del Sempione una volta superato il passo in direzione dell'Italia; anche se la discesa e risalita dei due versanti della valle Vaira risultava faticosa, il tracciato dal Monscera a San Lorenzo era assai sicuro – perché poco esposto al pericolo delle valanghe – e molto comodo perché il dislivello era superato con uno

sviluppo longitudinale assai esteso: spesso dunque la via del Monscera dovette essere utilizzata al posto di quella del Sempione, specie quando lungo questa veniva interrotto il traffico per motivi sanitari o bellici; peraltro il Bertamini ricorda come il passo del Sempione "cominciasse ad essere veramente preferito solo nel 1200 allorché il vescovo di Sion da una parte e le corporazioni dei mercanti lombardi dall'altra, si accordarono onde mantenere efficienti le strade con una manutenzione che dovette essere continua e dispendiosa"; va infine sottolineato come, e lo si vedrà in seguito, da Domodossola sostanzialmente il tracciato della via non fosse costretto a valicare alcun grande corso d'acqua, e quindi, sotto questo punto di vista, risultasse assai più comoda.

Anzitutto era la via frequentata dagli abitanti della valle Bognanco per raggiungere gli alpeggi della valle Vaira, che anticamente erano di proprietà dei Conti di Castello, i quali avevano estese proprietà nell'Ossola e principalmente nel secolo XIII a Trontano, a Villa ed a Vagna. Pietro di Castello, padrone anche di gran parte del territorio al passo del Sempione insediò alcuni coloni di lingua tedesca sui suoi possedimenti in quei luoghi, sulla sponda sinistra del torrente un tempo detto Diverla ed ora Grosswasser. Degli alpeggi posti invece sulla sponda sinistra divennero nel secolo XIV proprietari in gran parte i signori Pattaroni di Vagna e Bei ed alcuni consorzi di pastori della valle Bognanco, divisi in quattro "squadre": di Graniga, di Pizzanco,

della Valle e lo Squadrino²: è evidente che una simile condizione di proprietà necessitasse di una struttura di comunicazione non solo efficiente, ma anche battuta e praticabile al bestiame.

Alla sfruttamento pastorale si aggiungeva inoltre la presenza di miniere di ferro, materiale che nel medioevo era particolarmente ricercato e prezioso: infatti a Campoenzo, allora centro principale della valle Vaira, sempre nel secolo XIII vi era oltre ad una piccola comunità permanente di pastori, anche un nucleo di minatori e fonditori del ferro estratto nella valle, di cui era proprietario il Vescovo di Novara. Oltre al traffico del bestiame la strada doveva garantire pertanto il trasporto del ferro, ed è assai probabile che lungo il percorso vi fossero dei luoghi di sosta, stivaggio e deposito temporaneo, oltre a strutture fortificate a protezione e controllo del transito.

Documenti sulla presenza di transito del ferro ne abbiamo risalenti al XVI secolo, sia di fonditori ed impresari antronesi che portavano il loro materiale a fonderie in Bognanco (una è documentata a Crestapiana) sia di "locali" che vendevano il ferro a Domodossola.

"Difficoltà pare sorgessero però in val Bognanco per il cattivo stato delle strade, rovinare dalle continue frane. C'è a questo proposito una lamentela del comune di Bognanco Dentro contro quello di Bognanco Fuori, il quale lascia andare in rovina le strade che attraversano il suo territorio, impedendo sia il transito degli uomini che quello delle bestie e delle

¹ BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco*, I, in "Illustrazione Ossolana", IX, 1968, n. 31, pp. 21-32; cit. alle pp. 21-22.

² Lo attestano alcuni documenti trecenteschi conservati in archivio di Oscellana, teche Bognanco.

mercanzie, costringendo i maestri fonditori a sospendere le loro attività".³

Sotto il punto di vista del presidio della strada le tracce materiali oggi rimaste nella valle Bognanco sono ridottissime, e appartenenti ad epoche differenti; per l'epoca altomedioevale e medioevale soccorrono le fonti e l'analisi toponomastica, che consentono di individuare anzitutto un importantissimo fortilizio a Cisore, il cosiddetto castello di Barliona o Barlione, documentato fin dal secolo X: esso secondo la tradizione sorgeva sul culmine del colle ove ora svetta la chiesa settecentesca di Sant'Andrea, e si vuole che la torre campanaria sia una delle tori del castello, ma questa affermazione va senz'altro recisa se solo si analizzano le dimensioni del campanile e la tecnica muraria con cui è costruito, che fanno escludere un reimpiego di precedente struttura o un suo inglobamento: al limite si può ipotizzare l'utilizzo delle stesse fondazioni, ma gran parte della chiesa è appoggiata sulla roccia affiorante, e quindi priva di fondamenta. Il fortilizio dominava non solo l'ingresso della vallata ma anche la piana di Domodossola, in diretto contatto visivo con il castello di Mattarella, e la sua presenza ad una distanza tanto esigua dal massimo fortilizio ossolano fa ritenere che esso fosse stato costruito appositamente per un scopo preciso, ossia quello di controllare l'accesso alla valle e ad una strada che doveva quindi essere di non poca importanza. Al piede del colle ove sorgeva il castello, nel luogo ove oggi è la frazione Ardignaga, venne eretta probabilmente nel

XIII-XIV secolo una possente torre⁴, che doveva avere anch'essa una funzione di controllo del transito della strada, dato che, per la sua posizione, non aveva una grande efficienza come punto di controllo o di segnalazione, risultando del tutto superflua per trasmettere i segnali alla torre di Creggio e da qui a Crevola, Castelluccio e alla valle Antigorio: a tale scopo avrebbe infatti meglio assolto il soprastante castello, o anche quello di Mattarella, assai visibile sia da Creggio che da Crevoladossola.

Proseguendo lungo la valle il toponimo Barro resta a significare anche attraverso la tradizione, un punto di controllo e sbarramento della strada; e ancora, nella parte più alta è significativo il toponimo antico di Guarda dove sorse l'oratorio di S. Bernardo, che sta ad indicare, già per l'epoca longobarda, la presenza di un luogo controllato.

Una strada munita esisteva dunque almeno dall'epoca altomedioevale, con la sua origine da Domodossola e culminante con il passo del Monscera: dello sviluppo all'interno della valle Bognanco di tale via non abbiamo indizi, se non nel passaggio da Barro e nella quasi totale certezza che doveva esistere un ponte sul Bogna per giungere a San Marco; per quanto concerne invece il suo tratto iniziale, da Domodossola almeno fino a Cisore, si possono fare alcune considerazioni.

Quando nel 1303 la popolazione di Domodossola prese a costruire la cerchia fortificata a protezione del Borgo⁵, essa

⁴ ARIOLI L., *La torre di Ardignaga*, in "Oscellana", V, 1975, pp. 142-144.

⁵ Per questo evento cfr. Bertamini T., *Il Borgo di Domodossola e le sue mura*, in "Oscellana", XI, 1981, pp. 93-98, 117-122; ed ancora Bertamini T., *Cronache del Castello di Mattarella*, VI.

³ BERTAMINI T., *Storia di Villadossola*, Domodossola, 1976, p. 259.

praticò nello sviluppo della cortina muraria solo tre porte carraie: quella di Castello e quella di Briona, che consentivano l'ingresso e l'uscita da sud verso nord dell'asse viario maestro della vallata ossolana, la via Francisca, e quella di S. Agata, aperta nel mezzo del fianco occidentale delle fortificazioni. La porta di S. Agata, munita come le altre di ponte levatoio a superamento del fossato, consentiva in città l'accesso dalla via del Monscera lungo un percorso rettilineo che attraversava la piana da Mocogna sino al borgo.

Alla luce dell'attuale assetto territoriale questo tracciato appare ostacolato dalla presenza dell'ampio letto del torrente Bogna, ma in epoca medioevale ed anche precedente la conformazione dell'area era profondamente differente. Riferendosi all'epoca preromana, il Bertamini così si esprime:

"Passata l'epoca che diremo alluvionale, il clima si assestò ed anche i fenomeni di erosione rallentarono: Le acque scorsero più limpide ed i torrenti ricavarono i loro conoidi approfondendo il proprio alveo e dando origine al tipico terrazzamento. Nel contempo grandi foreste avevano invaso il fondovalle, nascondendo quasi il fiume [Toce] che però continuava ad avere un alveo incerto, ora scorrendo rapidamente verso il sud, ora impaludandosi e perdendosi in numerosi rami e diverticoli. Per questo i primi abitatori dell'Ossola non poterono né vallo costruire le loro abitazioni nel fondovalle ma sui ripiani esposti ... Ma veniamo al caso particolare di Domodossola. ...La sua ubicazione non ha nulla a che vedere con quella degli altri

paesi ossolani ... Fu voluta al centro della regione in un luogo scelto per maggiore comodità dei pagi sparsi, ma sicuro... Bisogna quindi pensare che ben diversa fosse la corografia della zona ... Probabilmente nell'antichissima conoide di deiezione il Bogna aveva scavato un profondo alveo scavando molti metri al disotto del terreno circostante ... Poiché la tendenza dei torrenti e dei fiumi è di avviarsi nel senso della massima pendenza e quindi per quelli ossolani a dirigersi verso l'asta principale del Toce in direzione sud, si può ragionevolmente pensare che anche il Bogna, ubbidendo a questa legge naturale, scorresse, non dove è attualmente, ma in una valle che lasciando a sinistra Oskella ed a destra il Colle di Mattarella (S. M. Calvario) raggiungeva il Toce nel piano di Calice. E questa valle doveva essere ben profonda così che Oskella si trovava sullo sperone di confluenza tra il Bogna e il Toce, al riparo da ambedue ma in una fertile pianura leggermente inclinata sulla quale presero posto anche altri insediamenti come Mocogna e Caddo."⁶

Questa pianura, detta il prato o piano ossolano, non era dunque attraversata dal Bogna come oggi, e l'antica strada della valle Bognanca, uscendo da Domodossola, l'attraversava dirigendosi verso Mocogna, e puntando verso l'antichissima chiesa di S. Pietro, ricordata anche dal Bescapé⁷ come "primaria" della valle, la quale doveva

⁶ BERTAMINI T. Storia delle alluvioni nell'Ossola, in Oscellana, V, 1975, pp. 145-163; cit. a p. 146.

⁷ Cfr. La Novara Sacra del Venerabile Carlo Bescapé tradotta in italiano con Annotazioni e Vita dell'Autore dall'Avvocato Giuseppe Ravizza, Novara, tip. Francesco Merali, 1878, p. 207.

segnare un punto significativo, come facevano le chiese del Piaggio e di S. Bartolomeo a Villadossola, e quelle di S. Abbondio e S. Martino a Masera, le quali oggi si trovano lambite dai fiumi; ma esse all'epoca in cui furono costruite, dovevano essere poste in un luogo sicuro, la cui conformazione si modificò solo successivamente.

La chiesa di S. Pietro infatti, assieme alla consorella parrocchiale di Caddo, che il Bescapè indica come "non piccola e antica"⁸, oggi non esiste più distrutta dalle alluvioni del Bogna, ma dovette anch'essa venire eretta in un luogo sicuro. Poiché tutto il nucleo di queste chiese risulta essere pressoché coevo e risalire ai secoli XI e XII, il Bertamini ipotizza che una significativa trasformazione dei conoidi di deiezione dei torrenti ossolani non cominciò che ad avvenire a partire da questo periodo, ed in particolare nel XII secolo.

Riguardo alla disastrosa alluvione citata da Paolo Diacono e verificatasi nel 798 non abbiamo notizie per l'area ossolana; più significativa però appare quella del settembre 1177⁹, prima della quale le condizioni orografiche dello sbocco dei fiumi nel piano ossolano dovevano essere tanto favorevoli da indurre con sicurezza a far edificare le summenzionate chiese:

"Pensiamo che sia stata soprattutto questa piena del 1177 a riempire l'alveo del Bogna il quale da quel momento cominciò a scorrere più in superficie."¹⁰

Il XIII secolo fu particolarmente funesto per quanto concerne le alluvioni: si ricorda, per l'Ossola, la distruzione nel 1250 di Pieve Vergonte, cui fece seguito la riedificazione con il nome di Pietrasanta¹¹; in questo secolo anche il Bogna, colmato il suo alveo, dovette cominciare a rappresentare un pericolo per Domodossola e per la strada del Monscera, ma non tanto preoccupante se, alla fine del secolo, con la costruzione delle mura, come si è visto, il tracciato venne confermato con l'apertura della porta di S. Agata. Tale scelta venne confermata dall'impegno dei domesi, degli abitati di Vagna, Caddo e Cisore a rafforzare un riparo allo sbocco del torrente nella piana, che il Capis ci tramanda:

"per scritture autentiche dell'anno 1298, essendo nota discordia tra questi huomini di Duomo et quelli di Vagna per una parte et li huomini di Mocogna e Cisore per l'altra parte di rifare et accrescere il murone suddetto al Sasso di Maioggio dove sbocca il torrente, Verzellino Visconti all'ora castellano di questa corte di Mattarella per ridurre detti uomini discordanti a qualche accordo di repato, rodinò che tutti i danni che sariano stati cagionati dalla sommersione del torrente sopra il territorio di mocogna et Cisore fossero pagati et risarciti dalli uomini di Duomo et Vagna, et quelli che fossero seguiti nei territori di Vagna et Duomo si pagassero dalli huoini di Mocogna et Cisore."¹²

⁸ Ibidem.

⁹ Per le fonti cfr. BERTAMINI T., *Storia delle alluvioni ... cit.*

¹⁰ Ibidem, p. 148.

¹¹ Cfr. BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore*, Torino, 1878, pp. 176-187.

¹² CAPIS G. M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, 1673, p. 144.

Prima di questa epoca, come attesta un documento dell'Archivio diocesano di Novara relativo alla lite tra i Domesi ed il Vescovo per la costruzione delle mura e che fu dibattuta ad Avignone tra il 1318 ed il 1321, il Bogna scorreva lambendo il colle di Mattarella¹³; negli anni precedenti al 1298 però, in occasione di un'altra alluvione, il suo corso doveva essersi stato modificato passando a ovest della città (più o meno sul sito dell'attuale): da ciò dovette nascere la lite tra quelli di Vagna e Domo e quelli di Cisore e Mocogna, poiché orientamento e forma del riparo "al Sasso Maioggio" potevano definire la direzione del corso d'acqua, e quindi far perdere o guadagnare a ciascuna delle comunità terreni preziosi. La conferma del tracciato antico della strada Bognanchina con la costruzione della porta di S. Agata appare un controsenso, poiché sappiamo che il muro di protezione effettivamente costruito fece deviare il torrente verso il nuovo corso, a nord ovest di Domodossola, intercettando quindi il vecchio tracciato; probabilmente però il superamento del nuovo alveo doveva risultare abbastanza agevole in forma di guado o di un ponticello in legno. Queste facili condizioni di attraversamento sarebbero durate per quasi due secoli, a dispetto delle numerose alluvioni susseguitesì, delle quali quattro almeno dovettero avvenire nel 1350, nel 1398, nel 1428 e nel 1446, come testimoniano i lavori ai ripari del Bogna citati dal Capis e da lui collocati in tali anni. Quali effetti provocassero queste alluvioni al tracciato della strada entro la valle non è dato sapere, ma, in considerazione della struttura

geologica dei versanti, è assai probabile che qualche danno esse lo provocassero. Una significativa trasformazione al tracciato della strada del Monscera nel suo tratto iniziale fu invece provocata dalla disastrosa alluvione del 1493, che interrò completamente il fossato delle mura di Domodossola ed in parte colmò la porta di S. Agata e la vicina postera detta "della Calzolaia", in capo all'attuale via Paolo Silva. Si dovette a questo punto cominciare a preferire un tracciato che dalla porta Castello, costeggiando il lato meridionale delle mura, si dirigeva verso Mocogna, poi definitivamente adottato quando, agli inizi del XVI secolo, la porta di S. Agata, definitivamente interrata, venne abbandonata.

Non è possibile stabilire con precisione a partire da quale epoca a questo più antico tracciato andò ad affiancarsene un altro che consentiva di accedere alla valle Bognanco senza dover attraversare il Bogna, e che, attraversando i terreni un tempo occupati dall'alveo del torrente, si dirigeva a Castaneda, alla base del colle di Vagna, da qui saliva a Maggianigo per poi penetrare in valle lungo il versante meridionale, toccando Bei e quindi San Marco. Certamente questo tracciato prese a sostituire quasi totalmente quello antico nella seconda metà del XVI secolo, o agli inizi del XVII. Di questo fatto ce ne fornisce testimonianza una pregevole opera pittorica, raffigurante la processione del Corpus Domini che si teneva da Domodossola alla chiesa di S. Lorenzo a seguito del voto espresso dai Domesi per essere liberati dalle calamitose piene del Bogna¹⁴; tela conservata nell'omonima

¹³ Il documento è citato e tradotto in BERTAMINI T., *Storia delle alluvioni ... cit.*, p. 149.

¹⁴ Di uno di questi voti, risalente al 1526, ne parla il Capis.

chiesa, e della quale esiste una copia eseguita nel 1869 da Federico Ashton conservata presso i Civici Musei "G. G. Galletti" di Domodossola¹⁵. La tela infatti mostra il corteo incanalato lungo un brevissimo tratto in direzione sud, coincidente con il tracciato dell'antica via Francigena che portava a Villadossola, Vogogna ed alla Lombardia. All'altezza pressappoco dell'attuale via Borgnis la processione però piega ad angolo retto verso ovest e, risalendo il pendio della campagna, si dirige verso le prime pendici dei rilievi sui quali sorge Vagna; probabilmente qui era un bivio: da una parte si saliva a Maggianigo, mentre dall'altra si accedeva ad un ponte di legno sul Bogna, per portarsi sulla sponda sinistra a Mocogna e riprendere quindi il vecchio tracciato.

Un'altra processione percorreva la strada Bognanchina: ogni anno alla quarta delle rogazioni, la comunità di San Lorenzo scendeva fino a San Quirico, dove si ritrovavano molte altre delle parrocchie che si erano staccate dalla pieve di Oxila: in questo caso il tracciato più comodo doveva essere proprio quello per San Marco, Bei e Vagna. Al ritorno però la processione passava per Cisore, dove un antico legato imponeva ad alcuni particolari di quel comune una distribuzione di ulteriori generi di conforto a quelli che vi partecipavano¹⁶: ciò ci conferma della presenza di un attraversamento in basso del

Bogna, e quindi comunque la compresenza dei due tracciati.

Il transito sulla strada di persone, pellegrini e processioni peraltro è attestato anche in epoca anteriore a quella di cui stiamo parlando: una testimonianza certa del transito di antichi pellegrini per il passo del Monscera si ha dalla storia della chiesa di S. Lorenzo di Bognanco e delle SS. Reliquie, depositate da un Vescovo pellegrino di ritorno dai luoghi Santi dell'Oriente, e ritrovate e riconosciute nel 1180 (31 Ottobre), come cita lo stesso Capis, che al proposito ricorda:

*"Quelle reliquie, per quanto dicono li paesani, furono lasciate da un Vescovo, il quale volendo con esse andare al di là dai monti per la suddetta valle Bugnanco, passo in quei tempi più frequentato, fu mosso da Divina ispirazione a riporre in quella chiesa, acciò fossero antemurale in questa provincia contro l'eresia."*¹⁷

Ma una ulteriore prova indiziaria della frequenza di transito lungo la via del Monscera è data dalla presenza del codice – unico al mondo – duecentesco contenente la bolla *Transiturus* del papa Gregorio X, che nel 1275, terminato il concilio di Lione, portava con sé rientrando in Italia. Il percorso seguito dal pontefice passava per il Vallese ed il passo del Sempione: "Non sappiamo se, superato il passo del Sempione vero e proprio, [il Papa] abbia scelto la val Divedro o sia risalito al Monscera per scendere dalla valle Bognanco ... bastava una interruzione qualunque per giustificare una tale

¹⁵ Federico Ashton, *Veduta di Domodossola nel 1690*, olio su tela 134x69, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2381.

¹⁶ Riguardo a questa processione, cfr. BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco*, III, in "Illustrazione Ossolana", X, 1969, n. 1, pp. 21-32; p. 30.

¹⁷ Capis G., *Memorie ... cit.*, pp. 134-135.

deviazione"¹⁸. Non è detto che la corte papale sia passata effettivamente da Bognanco, ma appare assai strano che – come ipotizza il Bertamini – anche solo un dignitario, nella sosta del seguito a Domodossola, abbia pensato di donare un simile documento ad una chiesa tutta sommersa remota tra i monti e poco conosciuta, e meno che costui – ma non lo sapremo forse mai – non fosse originario del luogo. Anche in questo ultimo caso possiamo pensare che la concessione papale ad un simile atto di donazione dovesse essere giustificata dall'essere il luogo dove il documento sarebbe stato conservato assai frequentato.

Tenendo presente il fatto storico importante che fino alla metà del secolo XIII la parrocchia di S. Lorenzo ossia Bognanco dentro dipendeva dalla pieve di Domodossola e che le altre parrocchie di Bognanco fuori (S. Marco) e Monteossolano dipesero da quella di Vagna fino alla metà del secolo XVI, le vie di comunicazioni relative erano non solo esistenti, ma anche molto frequentate, non solo per motivi religiosi, ma anche per la pratica del commercio e dei rifornimenti che facevano capo al Mercato settimanale di Domodossola, istituito da epoca immemorabile e sempre praticato dai Bognanchini per smerciare i loro prodotti.

La strada seguita dalle processioni rotazionali di cui si è parlato per il XVI e XVII secolo avevano alcuni punti fissi che ci consentano di fornire qualche notizia sul tracciato: si è visto come una sosta al ritorno dovesse essere fatta a Cisore; alla partenza da Prestino (odierna Fonti), i fedeli si

incontravano presso un ponte sul Bogna che si trovava nella località omonima, e che consentiva di passare dalla sponda sinistra a quella destra: qui la processione veniva confortata da una distribuzione di pane formaggio e vino¹⁹.

Il percorso seguito dai fedeli era quindi quello per San Marco, Bel e Vagna, lungo il versante meridionale; al ritorno però la processione doveva passare lungo il versante settentrionale: da qui gli abitanti di San Lorenzo e delle sue frazioni dovevano risalire ai propri territori, ma probabilmente per farlo dovevano portarsi sulla sponda meridionale, dato che non doveva esistere un ponte sul Dagliano che consentisse di raggiungere direttamente Prestino, come induce a pensare il fatto che, quando si affrontò il problema della riparazione della strada a metà del XVIII secolo, la comunità di San Lorenzo affermò di essere costretta, per scendere a Domodossola, a servirsi del tracciato lungo il versante meridionale; il transito non doveva essere certo agevole, se il Bescapé ricorda che *"a quei monti non essendovi sentiero praticabile ai giumenti per recarci noi alla visita ci convenne farci portare dagli abitanti per scoscesa e lunga strada"*²⁰.

Le condizioni geologiche già precarie dei versanti della valle Bognanco erano rese ancora più instabili dal fatto che *"per la Bogna si conducevano fuori legni da vender, ed in conseguenza, che si tagliavano i boschi nella valle Bognanco, in mancanza dei quali, et la quantità di Bestie minute, et massimè de Capre, che con morso velenoso, et mortifero troncavano i*

¹⁸ BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco*, I, in *"Illustrazione Ossolana"*, IX, 1968, n. 31, pp. 21-32; cit. a p. 23.

¹⁹ BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco*, III, in *"Illustrazione Ossolana"*, X, 1969, n. 1, pp. 21-32; p. 30.

²⁰ *La Novara Sacra ...*, cit. p. 207.

virgulti nascenti, hanno reso la valle di Bugnanco più rovinosa, et precipitosa nel suo torrente Bogna"²¹; le disastrose piene ripetutamente succedutesi nel 1519, 1526, 1531, 1588, 1607, 1610, 1613, che danneggiarono ripetutamente Domodossola e che sono registrate dal Capis e dagli altri memorialisti, dovettero minare non poco l'integrità della strada della valle; nella metà del Seicento Bertamini ricorda "molte altre spese ... per aggiustar e rifare i ponticelli di travi ed assi che erano necessari per superare i numerosi tratti del Bogna"²²; ma fu soprattutto la disastrosa alluvione del 1640, che colpì l'Ossola intera, a dover dare i maggiori problemi, anche se, per la strada di Bugnanco non abbiamo riferimenti documentari: certamente ad essere ogni volta spazzato via fu il ponte che conduceva a Mocogna, privilegiando così in tale modo il tracciato da Vagna, che tuttavia, specie in periodo invernale, a causa della mancata insolazione, doveva presentare non pochi inconvenienti. Nonostante questi problemi, e ad onta del sempre più massiccio utilizzo della via del Sempione, tuttavia anche la strada del Monscera dovette essere interessata da un certo volume di traffico transalpino: lo testimonia il Capis, che ricorda come "quando poi il Contagio s'approssima, conviene mantenere guardi à tutti li passi, cioè, della Valle Formazza, della Valle di Antigorio sopra Croveo, delle Valli di Bugnanco et Antrona"²³, certificando che, forse proprio in questi periodi, e per il fatto che si trattava di una via "secondaria", essa

poteva essere preferita a quelle più battute; certamente la peste del 1513 colpì le zone limitrofe ed interne della valle Bugnanco (Bugnanco, Vagna, Caddo e Preglia), come testimoniano la dedicazione dell'oratorio di Graniga a S. Rocco. Ancora, durante la pestilenza del 1584, in valle Bugnanco, come testimonia un documento del 19 febbraio 1584, portante il sigillo della comunità di Domodossola e firmato da Giovanni Matteo Capis, vengono incaricati quattro uomini di Bugnanco Dentro di organizzare la guardia al passo del Monscera e agli altri collegati con la valle Vaira. Il documento specifica come i viaggiatori provenienti dal Vallese dovevano essere confinati in luogo isolato, privi di comunicazione ed essere tenuti in quarantena, dopo aver bollito i loro indumenti ed avergliene forniti di nuovi²⁴; traffici dal Vallese sono quindi in tal modo irrefutabilmente testimoniati.

D'altro canto vi sono documenti che testimoniano come la via fosse mantenuta efficiente a spese delle varie comunità, e di come su di essa transitasse un traffico sovrappeso che forse non si limitava a giungere ai paesi, ma si spingeva fino al passo del Monscera. Un documento del 19 Febbraio 1527 per esempio²⁵ ci informa di una lite fra il console di Bugnanco fuori e quello di Bugnanco Dentro, riguardante la manutenzione della strada dell'Ovigo dal "gabbio del Bogna di Campeglia cioè dalla pietra grossa sopra fino alla fontanella della

²⁴ BERTAMINI T., *La peste del 1585 a Cimamulera*, in "Oscellana", XI, 1981, pp. 162-169, p. 163. Il documento è conservato in archivio di Oscellana, teche Anzasca.

²⁵ Documento in archivio di Oscellana, teche Bugnanco.

²¹ CAPIS G. M., *Memorie ... cit.*, p. 146.

²² BERTAMINI T., *Storia delle ... cit.*, p. 156.

²³ CAPIS G. M., *Memorie ... cit.*, p. 115.

Pissavecchia" ed alcuni diritti di pascolo in contestazione, che venne regolarizzata definendo l'impegno reciproco della manutenzione per ciascuna delle comunità in ordine ai rispettivi tratti di competenza territoriale. Ancora una sentenza del giureconsulto Pietro Cristoforo Fartheo, vicario del commissario della Corte di Mattarella, del 15 Febbraio 1536 condanna la comunità di Bognanco Fuori alla riparazione e manutenzione della strada e dei ponti da Vagna al ponte di Pianezza, ponti che dovevano essere di legno non essendovi grandi corsi d'acqua da superare; strada che era stata guastata dalle recenti alluvioni, e che andava riparata in modo tale da garantire il comodo transito alle persone e anche alle carovane sovraccaricate di ogni genere²⁶.

Tuttavia, con il sempre maggiore rilancio del Sempione, il traffico lungo la strada del Moncenera dovette pian piano diminuire, tanto che nel rilevamento censuario effettuato per ordine di Maria Teresa d'Austria nel 1733, la strada da San Lorenzo al passo non viene nemmeno più indicata; peraltro le mappe non riportano neppure il tracciato che da Vagna portava a Bognanco Fuori, ossia a San Marco, ciò a causa degli stravolgimenti dell'assetto territoriale provocati dalle piene seicentesche (non abbiamo infatti notizie di disastrosi eventi nei primi decenni del XVIII secolo).

Nel frattempo, con il trattato di Worms, il Piemonte passava, nel 1743, sotto il dominio sabauda, il quale si trovò a dover affrontare gli esiti della terribile alluvione del 1755, che provocò danni ingentissimi non solo in valle Bognanco, ma in quasi tutta l'Italia settentrionale.

In particolare, per la valle Bognanco ed il Bagna sappiamo che "questa torrente dopo d'aver molto rovinato la sua valle e resala piana per la strabocchevole quantità d'arena, sassi ed altri materiali di più generi che recava e levato pure tre ponti che in essa trovavansi, venne furiosamente nell'Ossola con torbida piena..."²⁷.

Già prima di questo disastro naturale però la strada era in pessime condizioni, a causa della mancata manutenzione che ciascuna delle comunità, di Vagna, Bognanco Fuori e Bognanco Dentro avrebbero dovuto assicurare: il pretore di Domodossola Castellani ricordava infatti come la strada era "così impraticabile che, i miei antecessori, per non potervi andare a cavallo, erano obbligati commettervi la solita visita a qualche loro sottoposto"²⁸.

Gli abitanti della valle erano costretti "far portare à schiena d'uomini e donne il necessario loro sostentamento, e nella medesima maniera far trasportare à mercati di Domo le loro grassone con pericolo continuo della stessa vita, per la quotidiana caduta de sassi d'una montagna in vicinanza della chiesa di S. Marco altra terra della valle". Questa frana "da alcuni anni à questa parte se ondosì rilasciata, ha aperto una rovina dalla sommità d'essa sino alla valle, che rende impossibile il mantenerla anche per i soli pedoni la strada, e sempre con pericolo".

²⁷ BONI G., *Delle luttuose vicende dell'anno MDCCCLV*, Milano, 1756, citato in BERTAMINI T., *Storia delle alluvioni nell'Ossola*, in Oscellana, V, 1975, pp. 201-223; cit. a p. 201.

²⁸ Lettera del pretore Giovanni Castellani al ministro dell'interno sabauda, 6 febbraio 1750, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 3.

²⁶ Ibidem.

Di questo fatto il Castellani aveva preso diretta conoscenza, decidendo di non imitare i suoi predecessori e di portarsi personalmente a compiere la visita biennale alla strada; il verbale di questa visita si è conservato, ed è interessante leggerlo per capire come tale atto "pubblico" si organizzasse ed a quali atti portasse, ma anche per definire nel dettaglio il tracciato. Tratto per tratto, individuato da coerenze di proprietà, venivano date le necessarie prescrizioni:

"In territorio Vaniae presente Joanne antonio Gatto consule eiusdem comunitatis. Che dal parto de RR. PP. Minori Convenuti di S. Francesco esistente nel detto territorio di Vagna, o sia dal principio del prato di Carl'Antonio Rubino sino al luogo di Castanedo debbasi spurgare la strada da' sassi, rifare, o sia dilatare, e profundare la roggia che trovansi vicina alla detta strada, ed anche quella che alla medesima attestano, acciò l'acqua non scori per la medesima strada, e coprire le d.e roggie che attraversano la strada con Piedoni sodi e fermi, come pure si farà il muro dimezzato nella strada in fondo al prato posseduto dalla signa Costanza Martella Pattarano, e si disenterà l'acqua che dal medesimo prato parte per la strada.

Che si debba espurgare la detta strada da' sassi nella salita di Castanedo, ed aggiustare la medema con croppata, o almeno in altro modo dove incontrasi passi alti rendendola più piana e comoda. Prima di arrivare al luogo chiamato Croppo alto, che si debba tagliare quel tronco di arbore di castano che s'estende sopra la strada impeditivo al libero transito di quelli che portano fasci grossi. Nel luogo di Biagioli distretto di Bicena in qualche distanza dalla capella nova fatta edificare da

Pietr'Antonio Piroia ove incontrasi un arduo salita si rompiranno li sassi che si trovano nella strada, si farà la sua croppata rendendola perciò piana e comoda e subito passato detto sito si farà il muro sotto strada per sostenere la medesima ove vedesi mancante, e similmente si romperà il sasso e si farà la croppata sotto detta Cappelletta nella piccola salita che ivi incontrasi.

*Incominciandosi al principio della Carale che trovasi prima della stalla di Carl'Antonio Allegra fino al Romozzo si aggiusterà la detta strada quasi del tutto impraticabile levando li sassi facendo la sua croppata ove in diversi luoghi vedasi necessaria, come pure si rifaranno le roggie vicine ed anche che attraversano la medesima strada in maniera tale che resti omninamente divestita da essa l'acqua e che si possi passare asciutto, e non formi glazzo in tempo d'inverno."*²⁹

Questo per quanto concerne il territorio di Vagna, dove la strada era tutto sommato percorribile; i problemi erano però nel territorio di San Marco:

"In territorio Communitati Sancti Marci presente Joanne del Zoppo Consule.

In luogo detto alla Stechia ove ritrovasi la strada ripida, e quasi impraticabile si aggiusterà la medema levando li sassi, e tagliando quelli che impediranno il libero transito, facendovi la croppata con cordoni per renderla più comoda, e praticabile.

Gionto poi in poca distanza dal luogo di S. Marco si è ritrovata una grande rovina fatta

²⁹ Allegato B alla lettera del pretore Giovanni Castellani al ministro dell'interno sabauda, 6 febbraio 1750, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 3.

dalla montagna, rilascata in modo, che precipitando continuamente dall'alto i sassi nella valle rende la strada così impraticabile, che non si sarebbe potuto passare se per opera di alcuni uomini della terra di S. Marco non si fosse attualmente aperto nella stessa rovina un picciol sentiere per la lunghezza di circa cento cinquanta passi, per il quale si è dovuto passare di fuga, et con positivo pericolo, atteso che in quel istesso momento rotolavano dall'alto alcuni sassi, che sono passati di sopra alla testa, è stato comandato di non doversi più oltre eseguirsi la visita già che era superfluo visitare la strada ulteriore, quando non v'era più modo di potervi giungere, atteso l'impraticabilità di continuarla nel sito di essa rovina, perché sempre sottoposta alla caduta con tinua, de sassi sotto le quali molte volte fu detto dalli uomini di S. Marco, ed in specie di Lorenzo tonosso, essere state opresse persone che hanno dovuto trasportare molto malconcio, e fu protestato dalli stessi, che non intendevano di ulteriormente continuare ad aprire in detto sito la strada perché apperta veniva subito dal nuovo rilascio della montagna atturata, e fu ingiunto di dovere visitare se v'era maniera di formare in altro sito una strada sicura e praticabile anco ai cavalli ..."

Il Castellani non poteva non riconoscere l'impraticabilità di questa strada che, anche nel tratto non interessato dalla rovina, era talmente ripida ed invasa dalle acque da rendere difficoltoso il transito già nella bella stagione, ed impossibile in inverno quando il gelo e la mancanza di insolazione ricoprivano il tracciato da una lastra quasi continua di ghiaccio.

Il problema della strada era quindi urgente, non solo per garantire sicurezza di transito, ma anche per migliorare le condizioni

economiche della valle; il Castellani incaricò dunque due periti "di dovere indagare se vi fosse altro luogo ove poterla [la strada] costruire di doverne fare la relazione". I due periti erano Giovanni Antonio Zappetto e Giovanni Battista Mariolo Pasino, entrambi di Monteassolano, i quali fecero pervenire la loro relazione il 19 novembre 1749, che si è fortunatamente conservata³⁰:

Da questa relazione emerge subito come il tracciato della strada fosse l'unico a consentire di raggiungere da Domodossola il borgo di San Lorenzo: questo fatto risulta abbastanza strano perché, come sappiamo, un percorso alternativo per giungere a San Marco esisteva, e passava per Cisore, Monteassolano, Pianezza ed il ponte sul Bogna: questo poteva essere praticato, come vedremo tra poco, anche se il tragitto si allungava di molto dovendo risalire prima a Cisore e poi a Monteassolano; il fatto poi che per giungere a S. Lorenzo fosse necessario passare da tale ponte, lascia pensare che il ponte sul Dagliano nei pressi dell'Oratorio di S. Rocco non dovesse esistere, o fosse stato spazzato via, perché diversamente gli abitanti di San Lorenzo avrebbero potuto passare tranquillamente per questa via, evitando la rovina a est di S. Marco ed il tortuoso percorso da Prestino, San Marco e Pianezza. Come che fosse, i due periti si portarono in valle e presero ad ispezionare nel dettaglio il lato dell'Ovigo, ossia il versante meridionale e giunsero alla conclusione "di non potersi

³⁰ Relazione dei Periti Zappetto e Pasino, 19 novembre 1749, allegato C alla lettera del prefetto Giovanni Castellani al ministro dell'Interno sabaudo, 6 febbraio 1750, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 3.

fare nova strada, se non nel fondo della valle sodetta".

Essi entravano poi nel dettaglio del tracciato, che risultava essere coincidente con quanto poi verrà individuato nella realizzazione della carrozzabile:

"principiando detta strada nel luogo di Castaneda territorio di Vagna sino al luogo per contro al tornio Teritorio di San Marco, nel qual sito facendosi nova strada riuscirà assai più bene di quella trovasi al presente nella parte superiore della montagna, et detta nova strada facendola dal luogo sonetto di Castaneda sino al luogo per contro al tornio, sarà di longhezza di un milio e mezzo incirca, et più sicura et descrivendo li siti ne' quali si dovrà aprire la detta nova strada li sodetti Periti hanno riferito che quella si dovrà principiare nel luogo di Castaneda andando in su per il sentiero che conduce sino al molino delli Marini dovendosi allargare il detto sentiero quanto abbisogni per una strada Reggia indi si salirà sin dietro la casa de' fratelli Piroia, approsequendo il sentiero che si trova adattandolo è strada sino alla croce che non lungi si trova indi dovrà principiarsi aprire la d.a strada nel terreno non con altro che con sappa e badili dietro al molino delli Piroia per livello sino al primo croppo che si trova; quindi per contro la Trachica di Cisoree hanno riferito che si ritrova una ruppe et quindi di può proseguire la detta strada facendo li muri opportuni per alzare la strada acciò non resti sottoposta all'inondazione del torrente Bogna col fondare i detti muri nella ruppe soletta, ed in oltre col rompere alcune teste della ruppe, ed in qualche luogo dandoli delle mine per romperla ed ampliare la strada, la quale ruppe sarà larga circa spazza ottanta ma dove si dovrà rompere la rocha

interpolatamene si riduce a circa quatro cinquanta. Indi proseguendo si può scavare tutta nel terreno sino al secondo croppo dove incontrasi un sasso valto quale con stanghe e palli si farà si può getare nel fiume indi proseguendo a scavare nel terreno si dovranno fare in alcuni siti bassi muri per sostenerla sino ad un altro croppo ove incontrasi un sentiero posto per contro a Cisore quale si può con tutta comodità allargare in strada facendovi in qualche sito qualche muro per sostenerla e ampliarla. Procedendo avanti s'incontra un altro sentiero quale va salendo per andare a Vagna, et quindi per non far salita andando a trovare detto sentiere, et poi discendere la detta nova strada si può tenere più bassa à livello scavando il terreno e rompendo qualche sasso che s'incontri indi s'entra nel anzidetto sentiere che conduce a Vagna, et proseguendo innanzi per la valle incontrasi per contro al luogo di Cadafaccia quale per rendere più comoda la detta strada con abbassarla si può romperla, et di puoi farvi un muro per allargarla e sostenerla, et in detto sito si dovrà farvi un carretto per larghezza di spaza dieci in circa. Indi proseguendo per il sentiero s'è riconosciuto un sito in cui per farvi la strada è necessario costruire un muro fondato nella ruppe d'altezza di due spaza, et di larghezza quatro incirca per sostenere la strada.

Indi proseguendo per il sentiero et quello adattandolo a strada sino dove trovasi alcune selve di castagni quivi la strada si dovrà tenerla alquanto alta per portarla sul croppo, quale trovasi per contro al luogo detto il Roncho et sopra il detto Croppo la strada si può allargarla con cavarne il terreno, et rompere qualche poco di sasso marcia, e farvi il muro per sostenerla, qual sito sarà di larghezza circa spaza trenta.

Proseguendo per detto sentiero s'incontra il Bogna nel luogo per contro del Tomo ove s'è riconosciuto esserci sito opportuno per getarvi un ponte di piata quale si può fondare con sicurezza nella ruppe dall'una e l'altra parte del Torrente et sino a questo sito la strada viene più comoda et bona..

Portandosi col detto ponte nel luogo del Tomo ivi si può aprire con comodità la strada per bene spazio sino ad incontrarsi con altra strada che viene da Cisore et conduce a S. Marco e proseguendo per quella si può ampliarla a strada Regia ed aconciarla ove abisogna sino al luogo detto la Pianezza, ove contrasi un ponte, et quivi prima di passarlo si può rompere un pocho la rupe, et farci un muro col carretto per salire al ponte indi passato il ponte si può allargare la strada per farla Reggia e per renderla più comoda si farà perseguire sino alla stalla delli Olivotti per togliere l'arduo della salita et proseguendo per detta strada dentro del luogo di Castelluccia invece di andare a S. Marco la strada nova si dovrà aprire et tenere di sotto et dietro alli casali che si trovano nel detto luogo di Castelluccia et proseguendola per la selva che ivi si trova si condurrà innanzi sino ove sorte il sentiero detto di Mezzascha, et quivi si ritorna nella strada Reggia che conduce sino a S. Lorenzo"...

Come si vede dunque anche il fondovalle era percorso da sentieri vari, i quali però non potevano certo supplire al traffico di una vera e propria strada. I lavori di questa nuova strada, assicuravano i periti, non avevano un costo eccessivo, e garantivano sia la sicurezza che la riduzione del tracciato.

Il problema però era costituito dalle spese e dalla ripartizione del loro carico: c'era chi riteneva che la spesa dovesse essere a

carico di tutte le comunità della valle, e chi invece che se ne dovessero accollare l'onere solo le "terre nel di cui distretto deve questa [strada] formarsi, senza che vi debbano concorrere le Terre che restano al di là dell'accennata rovina, cioè a dire del sito in cui la nuova strada dovrà congiungersi con l'antica, la quale si ritrova in essere assai mediocre et praticabile"³¹

Il Castellani decise quindi di convocare presso la curia di Mattarella le Comunità interessate nelle persone dei loro rappresentanti, per cercare di addivenire ad un componimento amichevole. Si incontrarono così i rappresentanti di Vagna, di San Marco e di San Lorenzo; escluse erano le comunità di Cisore e Monteossolano. Vagna aveva naturale interesse alla questione per ripristinare i collegamenti con la valle; San Marco aveva nel suo territorio la "rovina"; San Lorenzo, pur avendo la strada praticabile nel suo territorio, essendo la comunità più numerosa avrebbe maggiormente beneficiato di una nuova strada.

La comunità di Vagna però chiedeva di essere esentata dal concorso dei lavori, perché essa possedeva già la vecchia strada, perché la realizzazione della nuova le avrebbe provocato perdita di terreni e assoggettamento ad una servitù, e l'avrebbe costretta in seguito ad accollarsi le spese per il mantenimento non di una, ma bensì di due strade. Quella di San Marco non voleva accollarsi l'onere di una nuova strada perché non si riteneva responsabile per l'interruzione, dovuta a causa naturale imprevedibile e non a mancata

³¹ Lettera del pretore Giovanni Castellani al ministro dell'Interno sabauda, 6 febbraio 1750, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 3.

manutenzione. La comunità di San Lorenzo pure non voleva partecipare alle spese, anzitutto perché essa già si accollava il mantenimento del tratto insistente sul proprio territorio, poi perché essendo la strada della valle una strada Regia, essa doveva, secondo le leggi, essere mantenuta da ciascuna delle comunità per il territorio di propria competenza.

Il Castellani, basandosi sul principio che "chiunque sente il comodo debba anche sentire l'incomodo", propose che Vagna e San Marco mettessero a disposizione il terreno per la costruzione della nuova strada ("Che è cosa di poca considerazione" affermava il pretore) e pagassero due terzi delle spese di costruzione, mentre l'ultimo terzo dovesse spettare a San Lorenzo; ciò fatto salvo che, a strada completata, ciascuna delle comunità si accollasse l'onere della manutenzione per il tratto di propria competenza.

San Lorenzo accettò subito la proposta, mentre Vagna e S. Marco che "se dovessero riaprire la presentanea [strada] che trovasi nel loro territorio in modo lodevole e qual conviene, dovrebbero forse soccombere à maggior spesa", pur non rifiutando completamente andavano "procrastinando la risoluzione, anche doppi di avere loro accordata la visita di altro sito, che esse allegavano mena dispendioso per formare la nuova strada", visita della quale furono incaricati i due periti di Monteassolano.

Le due comunità infatti ritenevano che per superare il problema della frana non fosse necessario realizzare una nuova strada lungo tutta la valle, ma "bensì che si poteva valersi in parte "della vecchia presentanea anche per risparmio della spesa sino al luogo della Cappella del Romozzo et di poi

apprire et condurre la nova strada per siti più alti ad effetto di schivare e i pericoli et la grande rovina che s'incontrano nella strada vecchia presentanea"³².

Essi infatti giuravano che "essendo gionti nel luogo della cappella del Romozzo li detti uomini e Deputati della comunità di San Marco hanno condotti detti Periti per il sentiero che principia in detto luogo del Romozzo e conduce alla villa di Bei; indi andando proseguito unitamente dei tutti li predetti uomini e deputati, hanno riferito come sopra aveva ritrovato in un sito pocho distante dalla detta villa di Bei et quella sito passata una picciola rovina che comincia all'imboccatura di un grande vallone nel quale si va attorno circa tre quarti d'un millia, ed il quale condusse detti Periti sopra d'un alto precipizio, la sommità del quale li condusse parimente sopra d'un alto ponticello che si dimanda il croppo di Baulona, nel qual comincia un altro valone tutto rovinoso et precipitoso peggiore e più alto del primo di sopradetto quali siti da detti periti ocularmente et consideratamente visitati et giudicati riferiscono non puotersi fare per detti siti strada nuova qualmente sicura, et che anzi se questa si facesse sarebbe impraticabile tanto per le persone quanto per le bestiami per essere detti siti precipitosi ... oltrechè sdarebbe una strada molto montuosa e sarebbe alli passaggieri di gravissima fatica per la longa ascensione e discesa, et che oltre detta strada per il longo ascendere et discendere riuscirebbe quasi per metà più longa della strada Vecchia".

³² Relazione dei periti, 31 dicembre 1749, allegata alla lettera del pretore Giovanni Castellani al ministro dell'Interno sabauda, 6 febbraio 1750, ASTa, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 3

Per di più, nel percorso di avvicinamento da Vagna alla cappella di Rimozzo, i periti avevano potuto constatare la presenza di ampi tratti ghiacciati in corrispondenza delle numerose sorgenti che fluivano presso la strada vecchia; simili ghiacci rendevano impraticabile la strada in inverno, e avrebbero reso ancor più pericoloso il tratto alternativo proposto dalle comunità di Vagna.

Di fronte a tutto ciò il Castellani decise di rimettersi al parere superiore, il quale però si fece lungamente aspettare, perché un parere venne fornito soltanto nel novembre del 1750³³, dopo che egli aveva provveduto ad inoltrare una seconda relazione³⁴; in attesa di questo però occorre fare qualcosa per ripristinare le comunicazioni, cosicché Vagna e S. Marco decisero di agire per proprio conto, ed aprirono quel percorso alternativo che i due periti Zappetto e Pasino avevano bocciato.

Nella sua nuova relazione il pretore appariva assai meno convinto della posizione assunta nella sua prima comunicazione, anche perché aveva recepito i discordanti pareri dei periti nominati da ciascuna delle parti: se quello di San Lorenzo insisteva nel definire scomoda e pericolosa non solo la variante alla frana (la quale avrebbe potuto trascinarsi appresso anche questo percorso

alternativo), ma anche il tracciato della strada vecchia, sottoposta com'era alle gelate invernali, i periti di San Marco e Vagna lasciavano ampi dubbi sulla effettiva impossibilità di contenere la "rovina" ed aprire una strada discretamente sicura "per quello però che può portare la situazione del paese". Castellani osservava che anche se si fosse garantita una certa sicurezza, questa variante sarebbe comunque risultata "malagevole, e ripida, e lunga tanto per li abitanti di S. Lorenzo quanto per quelli di S. Marco nell'andare al Borgho di Dom."; d'altro canto la strada nuova proposta aveva i suoi inconvenienti, anzitutto l'elevato costo, poi la scomodità per gli abitanti di Vagna e Bei, che sarebbero stati costretti ad allungare il percorso per giungere a Domodossola. Inoltre il perito di Vagna e S. Marco rilevava "varij pericoli, ed in diversi luoghi di caduta di masse di neve nel tempo d'inverno, e di sassi in alcune piccole rovine che si incontrano", e sottolineava la profondità della valle, a causa della quale in alcuni punti il ghiaccio poteva permanere anche nella bella stagione.

La lettera del Castellani ci illumina anche su altre questioni relative alla strada: nel tentativo di allontanare l'incubo di una così gravosa spesa le comunità di S. Marco e di Vagna infatti segnalavano come la strada che da Prestino saliva a S. Lorenzo, Pizzanco e Graniga era in condizioni non dissimili per ripidezza e cattivo stato da quelle della strada "bassa", ed anch'essa era impraticabile alle "bestie portose", ma non per questo si imponeva a S. Lorenzo di adeguarla; inoltre l'apertura di una strada per i sovrappi, che giungesse sino al Monscera, che dunque a quell'epoca non era più praticato avrebbe dato "comodo ad invasioni" e, caso incredibile di

³³ Sentimento dell'Ingegnere Avvocato Cocelli per riguardo della strada, che li uomini di Bugnanco nell'Alto Novarese intendono doversi porre nel territorio di Vagna, 26 novembre 1750, ASTo, corte, Paesi di Nuovo Acquisto, Novarese, m. 1.

³⁴ Lettera del pretore Castelli al ministero dell'Interno, Domodossola 10 novembre 1750, ASTo, corte, Paesi di Nuovo Acquisto, Novarese, m. 1.

anticampanilismo, avrebbe posto pregiudizio "alla Com.fà di Divedro, per le soste, e per le persone che tengono impiegate nel passaggio delle mercanzie, che transitano per il Sempione".

I privati che si servivano del tratto di strada da San Marco a Bognanco si erano tuttavia già impegnati a far sistemare la strada almeno fino alla chiesa di S. Lorenzo in modo da poter farvi transitare le bestie "portose", e poter quindi far giungere fino a qui quelle merci che invece si era costretti a portare a spalla fin dal mercato di Domodossola; per quanto concerneva invece il tracciato fino al Manscerà, il Castellani riferiva che, pur non essendosi spinto nella visita alle strade fino al confine, aveva raccolto notizie che riferivano come ormai la strada fosse assolutamente impraticabile ai carichi sommeggiati sia sul lato italiano che su quello svizzero.

A questo punto il Castellani aveva le idee ancora più confuse, però precisava:

"Tutto il punto adunque a mio parere consiste, nell'esaminare quale possa essere veramente la strada più propria per surrogarsi a quella della rovina, e perché può difficilmente da me accertarsi per il dispartire de periti che hanno servito, quali veramente non so se fossero capaci a dare un accertato giudizio così mi confermo nello scritto sentimento, che potrebbe eleggersi a spese comuni, altro perito indifferente e pratico di costruzioni di strade in montagna, quale rivisitasse tanto la vecchia e nuova strada di sotto e di sopra la rovina di S. Marco, quanto l'ideata lungo il torrente Bagna, come pure riconoscesse se fosse possibile far arrestare la rovina di S.

*Marco in modo da potervi senza pericolo rinnovare l'antica strada"*³⁵

Inoltre riteneva che, qualora si fosse deciso per la costruzione della nuova strada di fondovalle, si sarebbe dovuto aggiungere un aggravio di spesa alla comunità di S. Lorenzo che, in fondo, era quella che da tale opera traeva il maggiore vantaggio.

Finalmente il parere giunse da Torino: l'esperto avvocato ingegnere Cocelli raccoglieva le critiche mosse da i periti rappresentanti entrambe le parti, che puntavano l'indice sia sulla proposta della deviazione in alto che la collocazione in basso della nuova strada, assai esposta alle "corrusioni" del fiume. Il Cocelli osservava tra l'altro che in genere per le strade di montagna si sceglievano luoghi ben esposti ed elevati, abbassandosi verso il fondovalle solo quando le condizioni dei versanti rendevano impossibile aprire una strada in alto. Un altro fatto generale da notare era la "pretesa" della comunità di S. Lorenzo di disporre di una strada atta al trasporto delle merci, quando per l'addietro la via veniva battuta solo dalle mandrie e dai viaggiatori. Rilevante per l'esperto appariva però la discrepanza dei costi tra le due proposte: oltre quattordicimila lire imperiali per la nuova strada, da spendersi per tutte le opere ("muri, rotture e tagli di rocche, ... ponti di vivo e di legno sopra il torrente Bagna, crespate, cunette e cordoni per le salite e discese, acquedotti, scaricatori e simili"), cui ne andavano aggiunte altre duemilasettecento per l'acquisto dei terreni, per la riparazione con la realizzazione della

³⁵ Lettera del pretore Castelli al ministero dell'Interno, Domodossola 10 novembre 1750, ASTo, corte, Paesi di Nuovo Acquisto, Novarese, m. 1.

variante sopra alla "rovina" solo 960 lire. Una differenza che, secondo il Cocelli, meritava "non poca attenzione", anche perché lo stesso pretore di Domodossola riconosceva, avendo sentiti altri periti, che forse, per la sua conformazione, la "rovina" di San Marco poteva essere fermata con opportuni ripari. Il Cocelli concordava col Castellani sulla possibilità che i due periti di Monteossolano fossero poco affidabili, e approvava la proposta di far eseguire una *"esatta ricognizione da farsi da qualche perito di quella provincia, indifferente e pratico di strade di montagna per verificare lo stato della spesso mentovata rovina..."*. Infine suggeriva di provvedere alla riparazione del tratto di strada da Vagna sino alla frana e di *"acconciare meglio che si potesse il percorso alternativo aperto da quelli di S. Marco che, se non altro, garantiva il transito, tenendo per buono il principio che una nuova strada di valle Bognanco si doveva aprire solo quando si fosse dimostrato irrefutabilmente che quella vecchia era irrecuperabile"*.

Dell'ispezione venne incaricato l'ingegnere Luogotenente del Genio Oseglia³⁶, il quale sarebbe ricomparso sulla scena pochi anni dopo in occasione della disastrosa inondazione del 1755 per verificare i danni a Domodossola e definire un progetto di riedificazione del Muraccio.

L'ingegnere si portò sul luogo nel giugno del 1750³⁷ quindi esaminò e rilevò i siti, e l'11 dicembre 1750 redigette alcuni progetti di

cui purtroppo sono andati perduti i disegni, ma dei quali abbiamo una descrizione, sia pure sommaria e frammentaria³⁸.

Il cuore del problema era, come si è visto, il superamento della frana prima di S. Marco: l'Oseglia criticava sia la soluzione di superare in alto la "rovina" e di passare per i "monti", sia quella di passare in basso, presso il Bogna: nel primo caso infatti si otteneva una strada *"fuor di modo ripida e difficile"*, e nel secondo il rischio era quello di esporsi *"ai giacci, sdruciolamenti di terre e sassi, ed alle corrosioni del detto fiume [Bogna]"*. La sua proposta era dunque quella di sfruttare al massimo il percorso della vecchia strada ed in prossimità della frana di *"[declinare] da essa per breve distesa cioè per schivare li devasti cagionati dalle successive ruine ... e sebbene con una tale idea, si veiene ad incontrare l'accrescimento d'un ponte di legno"*, proposta che *"nulla di meno, ed attesa la facilità, che s'ottiene nel rimanente, il detto pensiero agli altri si deve preferire e darvisi compimento"*.

La faccenda stava ormai volgendo alla risoluzione, a dispetto degli ulteriori tentativi della comunità di San Lorenzo per ottenere che venisse approvato il progetto della strada di fondovalle: resta interessante al riguardo una lettera di Lorenzo Pianzola³⁹, rappresentante dei terrieri di Bognanco dentro, il quale citava come addirittura due "periti" di Domodossola avessero, dopo la visita dell'Oseglia, esaminato di nuovo i siti dove sarebbe dovuta passare la strada

³⁶ Dell'incarico fa fede il Regio Biglietto al Conte Castellani, 18 dicembre 1750, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 8.

³⁷ Ne apprendiamo notizia da una lettera di Lorenzo Pianzola al ministero dell'Interno, del 20 agosto 1751, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 8.

³⁸ Lettera di Ignazio Berra (8) della fine del 1750 - 1751, ASTo, corte, paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 8.

³⁹ Lettera di Lorenzo Pianzola al ministero dell'Interno, del 20 agosto 1751, ASTo, corte, Paesi di nuovo acquisto, Novarese, m. 8.

nuova e, resi conto della facilità di esecuzione, si fossero offerti di eseguirla a proprie spese solo richiedendo il contributo di 1800 lire imperiali alla comunità di Vagna. La lettera del Pianzola è assai preziosa, perché ricorda come al passo del Monscera fosse di stanza un presidio per il controllo del passo onde prevenire eventuali invasioni, e quindi confermando come, bene o male, il tracciato fosse comunque praticato. Ancora nella lettera si fa riferimento al concordato cinquecentesco "de aptandis viis" tra le comunità della valle, che quindi restava ancora sostanzialmente in vigore, nelle quali ciascuna delle comunità si impegnava a mantenere praticabile la strada sul proprio territorio anche al transito dei carichi sommessi.

Determinante fu tuttavia il diniego della comunità di San Lorenzo alla partecipazione alle spese per la costruzione della strada di fondovalle, giustificata richiamando il trattato sulla manutenzione viaria cinquecentesco.

Tutta la vicenda quindi si sarebbe conclusa con la riparazione del tracciato vecchio ed il bypassamento delle frane, e per la strada di fondovalle si sarebbe dovuto attendere l'ultimo trentennio del XIX secolo.

Pochissimi anni dopo tuttavia la disastrosa alluvione del 1755 avrebbe, come si è visto, provocato ampi danni ai ponti della valle e, presumibilmente, anche alla strada: di tutto questo però non ci è pervenuto alcun documento, e possiamo solo supporre che i ponti in pietra caduti fossero sostituiti da altri in legno, come ci è documentato per quello di Prestino, in attesa di ricostruirli in muratura. Lo scarico del XVIII secolo vide un susseguirsi di disastrose inondazioni, nel 1773, 1774 e 1777, che sappiamo procurarono gravissimi danni a Caddo e Mocogna, ma che non

dovettero passare senza danno anche nella valle.

Certo, all'inizio dell'Ottocento la strada non era in buone condizioni, e ne fa fede una lettera del Cancelliere Censuario del Dipartimento dell'Agogna inviata il 20 settembre 1810 al Podestà di Domodossola⁴⁰, dove egli segnalava come il sindaco di Bognanco fuori (ossia San Marco) gli avesse comunicato che "la strada maestra che mette da questo Capo luogo della Comunità nelle fini della frazione di Vagna è ormai impraticabile in alcuni luoghi, e maggiormente nella ruina di contro a Cisore ove non si puote più transire con bestie di nessuna sorte essendo stata intieramente abdotta dalle ultime piogge". Frane e smottamenti quindi si estendevano per tutto lo sviluppo del versante meridionale, e rendevano quanto mai insicuro il transito.

Non abbiamo documentazione su opportune riparazioni, ma è assai probabile che esse venissero eseguite alla bell'e meglio; nulla invece riporta il Sottile sullo stato delle strade, se non una breve annotazione sul tragitto che ascendeva a Monteossolano:

"Parlerò poco di questa Valle [Bognanco] composta di sole tre parrocchie. Entrandavi si vede da una parte Vagna, e dall'altra Cisore, che sono ben esposti sul pendio dei colli coperti di viti, che danno vini buoni. Innoltrandosi s'incontra la parrocchia detta di Bognanco fuori, ossia di S. Marco, ed alla dritta si presenta sopra una grande eminenza quella di S. Gotardo, ossia monte Ossolano. Non vi si arriva che per mezzo di rapida salita, ed a piedi. Il territorio però

⁴⁰ Lettera del 20 settembre 1810, ASCD, Comune di Domodossola, m. 27, f. 5.

inferiore alle case e coperto di campicelli e di viti, e superiormente ad esso vedonsi prati ed alpi, sino alla sommità del monte.

Proseguendo nel cammino s'incontra Bognanco dentro, posto in fondo alla Valle sopra una eminenza circondata da alte montagne. Questo Comune di 900 e più anime è felicemente situato. Vi si giunge senza difficoltà e con piacere vi si vede una pianura inclinata, coperta di campi e di prati, mentre girando lo sguardo vedonsi le alpi, che gli fanno corona. Il maggior natural prodotto per gli abitanti consiste negli armenti.⁴¹

Nel XIX secolo resta significativa la disastrosa alluvione del 27 agosto 1834, che però in valle Bognanco non provocò ingenti danni, fatta esclusione per il travolgimento del ponte di Pianezza, come si vedrà di seguito; naturalmente ad ogni alluvione ne faceva le spese il ponte che da Castaneda portava a Mocogna, ponte costruito in legno e quindi assai poco resistente.

Il segmento di strada che da Cisore saliva a Monteossolano e da qui passava, attraverso il ponte sul Dagliano a Ca' Monsignore non viene mai citato nei documenti anteriori al XIX secolo come alternativo alla via lungo il versante meridionale segno che forse il ponte non era stato costruito.

Se ne ritrovano citazioni solo a partire dagli anni '30, quando il Consiglio Comunale di Monteossolano dovette deliberare sulla questione della manutenzione delle strade, che le Regie Patenti del 1817 avevano normato modellando la disciplina sui comuni di media dimensione, prevedendo che le opere di costruzione e manutenzione dovessero essere progettate dagli ingegneri

del Genio Civile ed essere appaltate con regolare gara. Risultava evidente che, per piccoli comuni come quello di Monteossolano una simile pratica risultava improponibile a causa delle ristrettezze di bilancio, tantoché già dal 1824 la Regia Segreteria di Stato per gli affari interni aveva promulgato un regolamento titolato "Istruzioni sul modo d'esecuzione per mezzo di Comandate dei lavori occorrenti alle strade Comunali", che sarebbe rimasto in vigore ancora per decenni, e che era modellato proprio per la realtà delle piccole comunità.

Dopo i disastri dell'alluvione del 1834, nel 1838, la comunità di Monteossolano si riuniva per definire quindi un regolamento per la manutenzione delle strade basato sulle comandate⁴²; tale regolamento era articolato in nove articoli, di cui i più significativi recitavano:

1°. Le strade comunali da ripararsi si avranno per divise in due classi. La prima comprende quella di Pregliasca, Barro, Campanone e Valle della Villa. La seconda comprende quella di Cabonsignore, Piccioni e Monticchio.

2°. Il lavoro di riparazione a dette strade sia di tutta opera di mandate, che senza ministrato di alcun artefice, potrà e dovrà eseguirsi dai Comunisti col mezzo delle Comandate, dappoiché consiste in soli movimenti di terra, alzamenti, abbassamenti, sgombramenti di materia e selciati di ciottoli.

3°. Alla riparazione delle strade di prima classe saranno per maggior pegno applicate, e si applicano sessanta giornate,

⁴¹ SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810, pp. 111

⁴² Verbale del Consiglio Comunale del 3 dicembre 1839, ASCD, Monteossolano, m. 20, f. 4.

al restauro delle strade di seconda classe si attribuiscono giornate ventinove.

4°. Ai lavori della detta giornata contribuiscono i Comunisti in ragione soltanto della rispettiva possidenza, cioè chi possiede per soli sedici cazzoli di estimo concorre per una sola giornata, chi possiede per maggiore quota vi concorre per due giornate. Il Comunista debbe applicarsi piuttosto al lavoro della strada vicina alla sua abitazione, anziché ad un'altra.

5°. All'uopo anzidetto si sono compilati dal segretario, e si approvano dal Consiglio, li due registri, l'uno di cento giornate, l'altro di cinquanta che si mandano, assieme al presente [a] pubblicare...

6°. Ogni Comunista, che ha da concorrere al lavoro, e avrà dal console comunale, d'ordine dei Deputati assistenti, avvertito almeno due giorni prima, per procurarsi come procurerà di avere a datta fissa, sul sito del lavoro, munito degli istrumenti necessari all'opera, a pena ... di soggiacere in proprio al pagamento di lira due e cinquanta centesimi per caduna giornata...

8°. Le dette strade saranno riparate nel modo fin qui per l'addietro praticato, portando quella maggiore regolarità, che sarà per essere possibile, ed entro il più breve termine fattibile, e per cui tomerebbe inutile qualunque perizia, e così la relativa spesa infracta redigere"

Se la manutenzione era quindi affidata alle comandate, per i lavori più impegnativi occorreva tuttavia ricorrere ai tecnici abilitati, come avvenne negli anni '60 dell'Ottocento, quando in un verbale del Consiglio comunale di Monteossolano la porzione di strada da Barro "alla chiesa trovasi tutto in diserto e rovinosa e perciò

pericolosa"⁴³ tanto che si rendevano necessarie urgenti riparazioni. Il tecnico interpellato, geometra Baldassarre Guglielminetti, avrebbe dovuto "istabilire delle livellette più comode delle attuali" e progettare una serie di interventi da ripartire in tronchi per rendere più affrontabili le spese.

Il tratto in condizioni peggiori era quello tra la "Capella di Baro sino alla capella della Madonna di Re di Pregliasca", ma per tutto il tratto da Cisore alla chiesa di Monteossolano occorrevo lavori; così l'anno successivo (1866) venne incaricato di un nuovo progetto il geometra Lorenzo Vecchietti, progetto le cui spese sarebbero state sostenute dalle comunità di Agnello e di Pregliasca⁴⁴.

L'anno successivo si deliberò di ridurre i lavori al tratto "dalla casa Bragone (nel nucleo di Barro) e venendo verso la chiesa Parr.le del Comune"⁴⁵, affidando i lavori al capomastro Agostino Pasini per la spesa di 250 lire⁴⁶. Il lavoro doveva eseguirsi seguendo il vecchio tracciato, rifacendo i muri di contenimento e di sostegno, il selciato e inserendo una serie di "cordoni" nel fondo.

Un altro tratto assai pericoloso era costituito da quello che, presso l'oratorio di S. rocca, si inoltrava nel vallone del Dagliano, oltrepassava il ponte e risaliva la parete

⁴³ Verbale del Consiglio Comunale del 10 maggio 1865, ASCD, Monteossolano, m. 54, f. 3.

⁴⁴ Verbale del Consiglio Comunale del 21 ottobre 1866, ASCD, Monteossolano, m. 54, f. 3.

⁴⁵ Verbale del Consiglio Comunale dell'8 febbraio 1867, ASCD, Monteossolano, m. 54, f. 3.

⁴⁶ Verbale del Consiglio Comunale dell'8 aprile 1867, ASCD, Monteossolano, m. 54, f. 3.

rocciosa per portarsi a Ca' Monsignore. Un intervento significativo però venne eseguito soltanto nel 1877, deliberando la "deviazione e riattamento di un tratto di Strada Com.le alla regione detta il Chioso La strada che mette in comunicazione con la frazione di casa monsignore la dove dicesi il Chioso costeggiando per un tratto la riva del immenso sprofondo a picco della valle del Dagliano ... disagiata e pericolosa assai, minacciando di rovinare i massi di sostegno alla medesima"⁴⁷. Si trattò di realizzare una deviazione di circa centoquaranta metri, fatta in scavo della roccia, che venne eseguita, alla maniera tradizionale, con il lavoro dei "comunisti", mentre i lavori da muratore vennero affidati ad economia.

Ormai però il problema generale della strada di valle stava per essere risolto con la costruzione della carrozzabile, che inizialmente giunse solo fino a Prestino; contemporaneamente il comune di San Lorenzo avrebbe fatto ampliare e riadattare il tratto dalle Fonti sino alla chiesa, che però sarebbe ancora rimasto allo stato di mulattiera.

Nella struttura della strada i luoghi maggiormente colpiti dalle alluvioni risultavano naturalmente essere i ponti, che solo raramente erano in pietra; la costruzione di un ponte di tale fatta costituiva infatti uno sforzo economico di grandissima rilevanza, e veniva riservata ai luoghi ritenuti sicuri e caratterizzati da un grande flusso di traffico o da particolari esigenze; lungo la via del Monscera ponti di maggiore importanza erano collocati:

a Mocogna, per attraversare il Bogna e salire a Cisore;

a Pianezza, dove esiste tuttora, per collegare S. Marco con la sponda sinistra dove sono le frazioni di Pianezza, Torno, Gabbio, Camparione e Monteossolano.

a Dagliano, dopo Monteossolano, lanciato sulla vertiginosa forra del torrente, grazie al quale si poteva passare da Monteossolano a Ca' Monsignore

di fronte a Mezzasca, grazie al quale il centro era collegato con la sponda sinistra dove passava la strada che proseguiva per arrivare in vista di Prestino.

A Ca' monsignore sulla Robianca, grazie al quale si poteva passare al territorio di Prestino.

alla frazione Ponte di Prestino, oggi Bognanco Terme, che consentiva di passare dalla sponda destra alla sinistra.

Presumiamo che anticamente tutti questi ponti fossero in legno. Ma si hanno precise notizie anche di una costruzione in pietra dal secolo XVI in avanti almeno. Di questi ponti resta in funzione attualmente solo quello di Pianezza.

Del ponte di Mocogna si hanno numerose notizie, ma era il più soggetto alle piene del fiume e quindi non si ha memoria che sia stato mai realizzato in muratura, ma sempre in legno fino ad epoca moderna. Abbiamo per esempio a riguardo i documenti della sua ennesima ricostruzione nel 1812, quando venne realizzato con "quattro Travi di Larice, o Rovere della dimensione d'once cinque di piano cadauno, e di spessore oncie tre in punta, appoggiati sopra due pilastri fatti con sassi spaccati, e senza calce della lunghezza di metri cinque, divisa però la facciata in obliquo, della larghezza di metri due, e dell'altezza di metri due e mezza da farsi con scarpa in tutte le facciate in

⁴⁷ Verbale del Consiglio Comunale del 20 marzo 1887, ASCD, Monteossolano, m. 54, f. 3.

ragione del quinto, oltre altro mezzo metro di profondità"⁴⁸.

Si cercavano quindi soluzioni in grado di resistere alla forza delle acque conformandole con opportuna geometria e illudendosi che una struttura non monolitica potesse essere "attraversata" dalle acque senza subire troppi danni.

Anche per quanto concerne la struttura lignea il capitolato prevedeva la realizzazione di opportuni tiranti lignei e di catene metalliche in modo da impedire che le acque trascinassero via la struttura, ma questa era una vana illusione.

La stessa posizione del ponte, proprio allo sbocco della valle, rendeva difficile il mantenimento della struttura perché proprio in quel punto le acque irrompevano con maggiore impeto; fu solo nella seconda metà del XIX secolo che si decise di spostare il ponte più a nord⁴⁹, costruendolo però sempre in legno, e con una struttura leggera tale da non impegnare grandi spese qualora lo si dovesse ricostruire, cosa che infatti avvenne ripetutamente.

Il ponte di Pianezza, esiste tuttora ed aveva la fondamentale funzione di collegare S. Marco con la sponda sinistra dove sono le frazioni di Pianezza, Torno, Gabbio, Campanone e Monteossolano, quindi di connettere i due tracciati della strada di valle che si sviluppavano sui due opposti versanti. Esso dovette resistere alla disastrosa alluvione del 1755 di cui parla il Boni⁵⁰ e a causa della quale dice che furono travolti ben tre ponti (quello di Prestino, quello di

Mocogna e quello, tra poco citato, dell'Orca]. Una relazione del 1840 ci fornisce alcune interessanti notizie assieme alla segnalazione di un'altra struttura di cui si era perduta la memoria:

*"Altri due ponti che al termine di una convenzione esistente ab antiquo tra la comunità di Bognanco Dentro e quella di Bognanco Fuori sono gli abitanti di questa obbligati a mantenere in buon stato nel loro territorio; ma l'uno che s'appella il ponte dell'Orca, già da anni più non esiste, l'altro che s'appella il Ponte di Pianezza, che è il più essenziale, venne schiantato e trascinato seco dal ridetto torrente nel dì 27 Agosto 1834. Per la ricostruzione di questo ponte, come prima lo era, in pegno si son già date le opportune disposizioni"*⁵¹

La struttura attuale dunque risale alla metà dell'Ottocento, e venne realizzata probabilmente sul sito della precedente e più antica, citata nei documenti settecenteschi; le stesse caratteristiche costruttive lo ascrivono a quest'epoca, per la forma dell'arco e lo sviluppo quasi pianeggiante del fondo stradale.

Il ponte di fronte a Mezzasca poteva collegare Mezzasca con la sponda sinistra dove passava la strada che proseguiva per arrivare in vista di Prestino, ed era struttura assai antica, risalendo al XVI secolo, perché un documento del 2 Gennaio 1547 testimonia l'incarico dato dalla comunità di Bognanco fuori di ricostruire e mantenere il ponte di Pianezza evidentemente abbattuto da una recente alluvione del Bogna.

⁴⁸ Deliberato del Podestà di Domodossola, 30 luglio 1812, ASCD, Domodossola, m. 27, f. 5.

⁴⁹ Al riguardo restano significativi i documenti del 1866 - 1867 in ASCD, Domodossola, Serie 4^a, mazza 500.

⁵⁰ BONI G., *Delle luttuose vicende ... cit.*

⁵¹ Relazione del 14 settembre 1840, in Archivio di Oscellana, Teche Bognanco

Di questo ponte si hanno segnalazioni nella relazione del 1840 sopra citata:

*"Un altro ponte pure in vivo, e maestrevolmente costruito ad un sol arco, vi esiste anco in Bognanco fuori, il quale nomasi ponte di Mezzasca perché mette a quella Villa, desso poggia pure su due rocche e direi quasi dall'una all'altra montagna fra cui passa il torrente Bogna."*³²

Questo ponte venne travolto dalla piena del Bogna nella notte fra il 19 ed 20 Agosto del 1958, allorché cadde in un giorno circa 400 mm. di pioggia.

Il ponte sulla Rabianca sotto Ca' Monsignore appare, per tecnica costruttiva e forma (anche se naturalmente meno slanciata) affine a quello di Pianezza, e probabilmente venne costruito in muratura nel XIX secolo in sostituzione di un altro di legno – che qui si poteva gettare data la natura non impervia del terreno – probabilmente nel momento in cui venne costruito il ponte sul Dagliano, e quindi ottenuta il contatto diretto tra Monteossolano e Prestino lungo il versante sinistro della valle.

Il ponte di Prestino, era fondato su un masso roccioso appena più a valle del ponte carrozzabile attuale: su questo masso era stata costruita, prima del 1600, una cappelletta dedicata alla B. Vergine di Loreto, ad indicare l'importanza anche sacrale del luogo. Presso questa cappella si faceva la distribuzione di pane formaggio e vino per tutti quelli che scendevano processionalmente da S. Lorenzo a Domodossola per le Rogazioni alla chiesa di S. Quirico. La sua costruzione in pietra

doveva risalire almeno al XVI secolo, a sostituzione di un'altra in legno; questa primitiva struttura venne travolta da una disastrosa inondazione del 1642, che distrusse anche la cappelletta. Il costo di una simile struttura, e soprattutto il fatto che essa era utilizzata da tutte le comunità della valle, e quindi l'onere della sua ricostruzione ricadeva su tutte, cosa che dovette ingenerare non poche liti, la sua ricostruzione venne

"temporaneamente" eseguita in legno e probabilmente anche il ponte, che dovette essere sostituito da uno in legno, fino a quando la comunità di Bognanco non affidò ai fratelli Janis di Camperlogno i lavori per la ricostruzione del ponte "in vivo" con atto del 2 maggio 1708³³. Nel giro di un secolo però il ponte fu nuovamente travolto dal fiume, probabilmente proprio nella terribile alluvione del 1755, assieme agli altri due ponti di Pianezza e di Mocogna, e sostituito da altro in legno, che venne sostituito solo nel 1809, affidando l'incarico al capomastro Giuseppe Citrini di Schignano, sul lago di Como, dietro preventivo redatto dal capo mastro Antonio Madonna di Domodossola³⁴.

Costui si era recato il 20 maggio 1808 assieme al sindaco di Bognanco Dentro (cioè San Lorenzo) Giovanni Pianzola "nel luogo di Prestino territorio del s.do Comune, ove quella municipalità intende di far costruire un nuovo Ponte a vivo sul fiume Bogna per avere il libero e sicuro transito a quelle campagne, e Comune, cioè sulla

³³ BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco*, III, in "Illustrazione Ossolana", X, 1969, n. 1, pp. 21-32; p. 23. Il documento è conservato in Oscellana, teche Bognanco.

³⁴ Documenti in Archivio di Oscellana, teche Bognanco.

³² Ibidem.

strada Comune che conduce nella valle e Comune di Bugnanco Dentro".

Al Madonna si era specificato che:

"La costruzione del Ponte dovrà farsi dove esiste l'attuale di legno della lunghezza di braccia trentuno, e larghezza braccia quattro e mezza colle sue sponde, ossia parapetto dell'altezza di oncie diciotto fatte a guisa di tetto con tre chiavi di ferro in d.o Ponte che dovrà essere fatto secondo le regole dell'arte di muratore"

ed egli aveva predisposto un preventivo ammontante a 3960 lire italiane.

Molto interessante è l'analisi dei capitoli per l'appalto, che non solo registrano la prassi dell'epoca, ma costituiscono anche una sorta di summa di quanto si faceva anche nei secoli precedenti:

"1°. Il detto Ponte dovrà essere fatto in tutto e per tutto conformemente alla perizia ... sia nella lunghezza come nella larghezza, beninteso però che qualora lo scoglia, su cui si deve formare il volto di d.o Ponte non si riconoscesse bastantemente solido nel suo principio, e che dovesse in conseguenza portarsi ad un qualche braccio di più nella lunghezza, quantunque fosse di tre, quattro o cinque braccia di più per portarlo in luogo solido, e stabilire le fondamenta del volto a regola d'arte non potrà per questo l'appaltatore pretendere alcun abbassamento, e qualora si riconoscesse di maggiore convenienza di portarlo un poco più al disopra dell'attuale dalla parte di sera per assicurarlo anche di più, e di maggior comodo, ciò dovrà eseguirsi parimenti ...

2°. Sarà a carico dell'appaltatore ogni e qualunque provvista ...

3°. Le bende, ossia i frontoni del volto del d.o Ponte dovranno essere di pietre tagliate

tutte, ed a regola d'arte, ed il volto ben collegato, e con sassi spaccati, e di buona qualità, ed il volto in complesso dovrà essere ben collegato, e con buona calce, ed a regola d'arte.

4°. Dovrà inoltre essere superiormente ben selciato con pietre piccole, e con maggiore di oncie tre in quadro con una discreta elevazione in mezzo onde possi scorrere l'acqua lateralmente al d.o Ponte.

5°. Dovrà inoltre essere fatto in piano prendendo il livello della strada dalla parte di mezzo giorno accompagnato in tal modo sino alla strada dalla parte di mezzanotte, coi muri necessari lateralmente alla detta strada segnatamente alla sinistra del fiume, rendendola comoda il più possibile per l'uso necessario.

6°. Le sponde laterali del d.o Ponte dovranno essere dell'altezza d'once diciotto, col spessore di oncie sette al piede ed alla sommità di oncie cinque, e queste dovranno essere coperte con pietre di taglio colle sponde sporte all'infuori di due oncie circa col piovente verso il fiume, e queste collegate coi suoi ferri impiombati l'uno coll'altro pezzo, ovvero si metteranno dei sassi superiormente dello spessore di oncie sei lavorati in rustico"

Da ultima, assai interessante (perché introdotto dalla nuova normativa del regno italico⁵⁵) era l'onere, all'appaltatore della manutenzione previsto per due anni della struttura da lui realizzata.

Con il XVI secolo la rappresentazione cartografica del territorio comincia ad assumere propri connotati parascientifici,

⁵⁵ Si veda il Regolamento per la costruzione, per l'adattamento e per la conservazione delle strade n. 79 del 30 maggio 1806.

anche in relazione alla necessità di rappresentare alcuni aspetti della realtà territoriale finalizzati all'esercizio delle pratiche di governo e di gestione politico-amministrativa. Rientrando l'Ossola nella sfera di influenza dello stato lombardo, l'ambito cartografico privilegiato per una individuazione della conformazione territoriale e dei suoi aspetti costitutivi è quello rappresentante la Lombardia. Dall'analisi della copiosa produzione cartografica sia a stampa che manoscritta, si rileva un sempre più evidente sforzo di connotare in maniera precisa alcuni elementi del territorio caratterizzati da un ruolo significativo nella gestione del territorio: centri abitati, idrografia, contorni degli specchi d'acqua; carente invece risulta la rappresentazione degli assi viari, che solo a partire dal XVIII secolo (e non costantemente) vengono riportati nell'ambito delle tavole cartografiche. In molti casi tuttavia, la cartografia cinque-seicentesca rileva la presenza di elementi precisi del tessuto viabilistico quali i ponti, e la stessa selezione toponomastica costituisce elemento utile alla determinazione dei centri toccati dalla rete stradale.

Per la strada di valle Bognanco le prime rappresentazioni cartografiche sono costituite dall'opera dello Tschudi (*Carta della Svizzera*, 1538), nella quale "sono segnate con chiarezza le valli a sud del Monte Rosa: la Kramental, la val Sesia, la valle Magginiaca (Anzasca) ed inoltre la valle di Bognanco e, la val d'Ossola", con la valle Divedro e Antigorio"⁵⁶.

Per la strada di valle Bognanco o del Monscera permangono però, specie nella prima produzione cartografica, alcuni equivoci sulla collocazione dei centri abitati non tanto della valle stessa, quanto delle vallate limitrofe, poiché alcuni centri appartenenti alla valle Divedro piuttosto che all'Antrona sono collocati nell'ambito territoriale della Bognanco. L'importanza del passo del Monscera però appare ancora evidente nelle carte cinquecentesche: per esempio in quella di Giacomo Gastaldi (*Nova descrizione della Lombardia*, 1570), a dispetto dell'approssimazione topografica che risulta palese nella definizione del perimetro dei laghi (il Maggiore in particolare), è da notare come siano completamente ignorate le valli Antrona ed Anzasca, mentre invece messa in grande evidenza sia la "Val de Bugnancho" con l'indicazione dei toponimi "Bugnancus" per S. Lorenzo e "Bogna", riservata alle frazioni alte della vallata. Qualche dubbio sulla effettiva valutazione geografica della valle Bognanco mostra la carta di G. Settala (*Carta del Ducato di Milano*, 1570) dove "Antro Plana" e "Bugnaca" sono collocati in posizioni diverse all'interno di una stessa valle, che non si riesce a comprendere se sia la Bognanco o l'Antrona.

Anche la carta di Gerardo Mercatore (*Lombardiae alpestris pars occidentalis cum Valesia*, 1606), indica con ampia estensione la valle Bognanco, ignorando completamente l'Antrona (tanto che "Antroplana" viene collocata in un'area montuosa sulle pendici meridionali della Bognanco, con un'estensione che equivale a quella dell'Anzasca, dove sono indicati

⁵⁶ ALIPRANDI L. E G., *I valichi Walser del Monte Rosa e di Antrona nelle antiche carte geografiche*, in *Contributi alla storia dei passi alpini*, atti della quarta giornata internazionale

di studi Walser, Splügen – 6 settembre 1986, Anzola d'Ossola, 1987, pp. 123-148; cit. a p. 126.

quali centri Anzino e Vanzone ma non Macugnaga (singolare la denominazione di un "Mons Silvius" all'apice della valle dell'Anza che chiude anche la parte terminale della Bognanco; un assetto geografico e toponomastico fedelmente ripetuto da Giocondo Hondius [*Mediolanum ducatus*, inizi XVII sec.]).

Rispetto alle carte cinque e seicentesche grande precisione e dettaglio possiede la bella carta allegata al volume del Bescapè *Novara seu de Ecclesia Novariensis*⁵⁷ (Carolo Ep. Ex visitatione dictante, 1612) anche perché la valle Bognanco è correttamente individuata nell'insieme geografico dell'Ossola; la toponomastica riporta inoltre gran parte dei centri nella loro corretta successione. Così si ritrovano "Caddo", "Cisorio", "Avagna", "S. Marco", "Montassulano" (che però è collocato un poco troppo a ovest) ed infine "S. Lorenzo". Di analoga precisione è pure la carta di Giovanni Antonio Magini (*Parte alpestre dello stato di Milano, con il lago Maggiore, di Lugano e di Como*, 1596-1597, pubbl. 1620), che dimostra una conoscenza diretta del territorio tale da definire con esattezza non solo la disposizione reciproca delle vallate ossolane ma, per quanto qui ci interessa, anche della toponomastica della valle Bognanco. E' tra l'altro interessante notare come, nonostante la mancanza dell'indicazione degli assi viari, peraltro costante nelle carte cinque - seicentesche, la stessa toponomastica dei siti indichi alcuni punti fondamentali per il quali i tracciati passavano: così sul versante destro sono indicati "Capelle", che sta evidentemente per la cappella di Rimazzo, e "Piagia", che sta per Piai (e Bei); sul versante sinistro

invece sono segnalati "Cato" (Caddo), "Bari" (Barro), "Il Gaggio", "Campirone" (Camparione), "Pianezza", dove era l'importantissimo ponte, "Prestino" (ossia le Fonti) e "Posa", attraverso cui passava la strada che saliva a S. Lorenzo (il quale però non si trova indicato se non con il toponimo "Bonario"); di straordinario interesse è poi la collocazione del nome "Uvigo" posto proprio a ridosso del confine elvetico nel punto ove si trova il passo del Monscera, ad indicare un sito particolare lungo la via di transito. San Lorenzo è invece il solo toponimo presente nella peraltro assai meno precisa carta di Marco Antonio Baratieri (*Novo ed accurato disegno della Lombardia*, 1637), dove il nome della valle è storpiato in "Magnago". Ancora meno accurata nel dettaglio è la successiva carta di Giacomo Contelli da Vignola (*Alta Lombardia e stati ad esso circonvicini*, 1680), dove la valle Bognanco è appena accennata. Per avere una definizione geografica della vallata almeno confrontabile con quella del Magini bisognerà attendere la carta del Nolin (*Partie septentrionale des Etats de Milan, contenant le Duché de Milan propre le comté d'Anghiera le Novarois etc.*, 1702), dove il corso del Bagna è indicato con il suo maggiore affluente, la Rabianca, ma i toponimi dei siti sono ridotti a "Cisorio" e "S. Lorenzo": ciò che appare singolare è che sotto la scritta "Val di Bagna" il cartografo abbia inserito anche la valle Antrona, peraltro configurata correttamente come autonoma rispetto alla Bognanco.

Il XVIII secolo avvierà una prassi di redazione di strumenti cartografici di grande qualità, affidabilità e precisione nella restituzione non solo degli elementi costitutivi del territorio, ma anche degli assi viabilistici, che naturalmente vengono riportati, in differente

⁵⁷ BESCAPÉ C., *Novara seu de Ecclesia Novariensis libris duo*, Novara, 1612.

estensione, anche per la valle Bognanco. A partire dalla carta del Mugnozzi (*Carta topografica sottoscritta dall'ingegnere Onofrio Mugnozzi delle Valli dell'Ossola* ..., 1744), alla serie anonima di quattro mappe del territorio del novarese, che restituiscono sostanzialmente informazioni omologhe (Novarese, 1755, Novarese, 1758, e due omonime prive di datazione precisa, ma risalenti al XVIII sec.), sino alla splendida carta di Borgonio e Stagnon (*Carta corografica degli stati di terraferma di S. M. il Re di Sardegna, 1772*) la quale, non fosse che per l'origine anzianità del secondo, possiede per la zona ossolana una ricchezza e correttezza di informazioni inarrivabile. La scala piuttosto ridotta di tutte queste produzioni cartografiche, pur consentendo di delineare nei suoi tratti generali il tracciato della strada del Monscera, tuttavia risulta inevitabilmente carente di tutta una serie di informazioni di dettaglio che è possibile rintracciare solo parzialmente nella serie cartografica fornita dalle mappe del catasto di Maria Teresa d'Austria le quali, risalendo al 1722, precedono oltretutto la cartografia appena citata.

Per la Bognanco infatti le informazioni sono piuttosto frammentarie e non consentono di ricomporre nella sua completezza il tracciato, né nella variante da Vagna a Bei a S. Marco, che anzi viene completamente ignorata forse per il suo stato di pessima manutenzione, cui si è accennato sopra, sia nel percorso sviluppato sul versante settentrionale ove, tutto sommato, resta poco chiaro il nodo di Monteossolano; ma ciò che più conta, è la assoluta mancanza di definizione del tracciato da San Marco al Monscera.

Che l'asse della strada Bognanchina fosse ormai di rilevanza solo locale è peraltro

testimoniato anche da altre rappresentazioni cartografiche della stessa epoca, come quella di François de Caroly (*Carta degli stati di S. M. il Re di Sardegna e parti dei paesi ad essi confinanti*, seconda metà XVIII sec.) la quale, per l'area ossolana, riporta solo alcune strade, e tra l'altro in forma parziale, e tra queste non compare quella della valle Bognanco, dove i soli toponimi indicati sono Vagna e S. Lorenzo.

Anche la bella mappa di Giuseppe Brerio (*Dipartimento dell'Agogna della Repubblica Italiana diviso ne suoi distretti di Novara, Vigevano, Arona, Varallo e Domo d'Ossola, 1802*) omette l'indicazione della strada Bognanchina (mentre quella delle altre valli – esclusa l'Antrona – sono esattamente individuate) pur riportando alcuni toponimi e; laddove il Magini segnava "Uvigo" sul sito del passo, qui si ritrova il nome "Resta".

Bisogna attendere il 1807 per trovare una carta che riporti tutto il percorso della strada Bognanchina anche nel territorio della valle Vaira fino a poco dopo Gondo: si tratta del lavoro del Cordier, ingegnere del Sempione (*Plan de la route du Simplon, 1807*) con una precisione notevole ma senza l'indicazione della configurazione del territorio, e con un grossolano errore di individuazione del toponimo Monscera, che viene maldestramente sostituito con "Furca".

Poco dopo al lavoro del Cordier faceva eco il Pinchetti (*Carta topografica della grande strada del Sempione, 1810*), che otteneva tuttavia una qualità straordinaria ed una esattezza topografica equivalente, definendo anche l'orografia del terreno: il percorso segnato è quello che sale da Cisore a Monteossolano e che, passando per Ca' Monsignore e Mulera non tocca S. Lorenzo ma si dirige subito verso Vercengio

e l'alpe Guarda, donde si porta sino al passo.

Lo stesso tracciato viene riportato infine, con maggiore precisione e dettaglio ma sostanzialmente con le stesse indicazioni toponomastiche nella carta anonima e pubblicata da Ferdinando Araria (*Carta itineraria del Sempione*, 1822).

Solo la più tarda mappa del Manzoni (*Divisione militare di Novara, Province di Pallanza e Ossola*, 1836 ca.) però riporta finalmente tutto lo sviluppo della strada dal fondovalle sino al Monscera nel suo svolgersi su entrambi i versanti, ed addirittura vengono segnalati sia Caddo che Mocogna (indicata con il toponimo "S. Rocco" per via della dedizione del suo oratorio); per il resto ormai sono indicati solo i principali centri della valle, Bognancofuori e Bognancodentro assieme a Cisore (manca però Monteassolano).

La più completa rappresentazione della strada della valle Bognanco in tutte le sue varianti e diramazioni si avrà tuttavia soltanto nella cartografia degli Stati Sardi (*Carta degli stati sardi in terraferma*, 1852), la quale, assieme alle mappe del Catasto di Maria Teresa d'Austria ed alle altre citate, ed unitamente ad altre fonti di diversa natura (iconografica, letteraria, documentaria), consentono di ricostruire nel dettaglio il tracciato.

A partire dal secondo ventennio del Settecento quindi la strada che da Domodossola giungeva al passo del Monscera si articolava nei seguenti segmenti:

3.4.1. 7-8 Domodossola - Mocogno - Cisore

①
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Cisore con
Mocogno,
ff. n. 11-12-
14.
2-

②
1 THE
«PIAZZA» AT
D'OMO
D'OSSOLA -
Joshua E. A.
Dalby
2 - VEDUTA
DI
DOMODOSS
OLA NEL
1690 -
Federico
Ashton.
3 - VEDUTA
DEL BORGO
DI
DOMODOSS
OLA NEL
XVII
SECOLO,
Anonimo.
4 - PIANO
DEL
CASTELLO DI
DOMODOSS
OLA E SUE
GIURISDIZIO
NI - Anoni
mo.

Dalla Piazza del Mercato (①), cuore di Domodossola, la strada Bognanchina si sviluppava verso sud. Oltrepassata attraverso un ponticello la Roggia dei Borghesi, che correva scoperta nel cuore della città proprio a partire dal punto in cui intersecava la maggiore piazza cittadina, la strada attraversava lo slargo antistante la casa di Giovanni Mugetti, sul cui sito, resosi libero dopo il suo incendio, sarebbe poi sorto il Teatro Galletti. Quindi il tracciato piegava bruscamente verso est, in direzione delle case poi demolite per fare posto, nel 1818, al Palazzo Mellerio; di fronte ad esse ripiegava nuovamente e, percorrendo la via Osci, giungeva così al limite del perimetro cittadino, nel punto strategicamente più importante e complesso delle difese urbane. Il lato orientale della via era infatti dominato dalla imponente mole del castello, mentre quello occidentale, che era fiancheggiato da un ampio orto, andava a parare contro il Rivellino di Porta Castello (②) (③) (④), il più importante e principale accesso alla città, costituito da una particolare struttura che consentiva di controllare il transito. Questo infatti non poteva proseguire liberamente, poiché l'odierno sbocco della via Osci in piazza Tibaldi era completamente chiuso dalla cortina delle mura trecentesche, la quale collegava il castello al Rivellino. Per uscire dal borgo occorreva pertanto piegare verso ovest e penetrare nella fortificazione del Rivellino, contenuta oggi nell'edificio che ospita il Ristorante Terminus, e costituita da una imponente torre a pianta rettangolare di considerevole altezza, alla quale era aggiunto un recinto triangolare proteso

③

1. «La Bogna che sorte dalle montagne di Bognanco, e che scorre lungo i territori di Vagna, Caddo, Cisore, Mocogno e di Domo d'Ossola minacciò questo Borgo di una totale rovina nel 1755. Questo torrente ruppe il suo argine si sparse in Domo, che trovandosi che uno dei muri, i quali non permettevano libero il corso alle incalzanti sempre rinascenti acque, anzi trattenendolo alle in mezzo alle case, gettò lo spavento in tutti i cuori, quando per ventura si ruppe un pezzo di muro di circa settanta braccia, e, rovinando felicemente all'improvviso, aprì il varco alle sdegnate minaccianti acque, che rapidamente si sparsero nella vicina pianura per andar ad ingrossare quelle già esuberanti della Toce. Nel 1778 a scanso di simili sventure, fu costruito sopra Domo un nuovo argine, che costò poco meno di due cento mila lire di Milano; spesa enorme per quelle popolazioni; ma però essenziale alla conservazione del territorio nonché delle case e del loro abitatori» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Parlerò poco di questa Valle composta di sole tre parrocchie. Entrandovi si vede da una parte Vagna, e dall'altra Cisore, che sono ben esposti sul pendio dei colli coperti di viti, che danno vini buoni» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

«Una via comunale che partendo

verso la campagna, estesa a sud sino alle pendici del Colle di Mattarella. La strada superava pertanto una prima porta, munita di saracinesca a scorrimento verticale, che immetteva nel cuore della torre, completamente cava al suo interno. L'esiguo andito era dominato da un alto camminamento di ronda interno, a cui si poteva accedere solo dall'esterno, tramite un passaggio che lo collegava al giro delle mura; da tale camminamento era possibile controllare il flusso di traffico in entrata ed in uscita dal borgo, perché sulla facciata meridionale della torre una seconda porta, sempre munita di saracinesca, consentiva di isolare completamente l'andito interno del rivellino.

Il camminamento interno a sbalzo inoltre consentiva di dominare anche l'esterno, grazie ad un giro di merlature probabilmente, almeno sulle porte, dotato di apparato a sporgere con caditoie del tutto simili a quelle, uniche superstiti, della torretta angolare delle mura tra via Monte Grappa e via Facchinetti.

Superata la seconda porta, sul lato meridionale del Rivellino, la strada, contenuta entro il recinto triangolare sopra menzionato, svoltava nuovamente verso est, passava sotto una terza ed ultima porta e sfociava in aperta campagna superando il vuoto del fossato per mezzo di un ponte levatoio. Il fossato, che insisteva sul sedime dell'attuale piazza Tibaldi, era in questo punto assai ampio: venne completamente interrato già nel Seicento, e verso la fine dello stesso secolo il terreno fu modellato con terrapieni bastionati, in modo da consentire la difesa in caso di attacco o mezzo di cannoni e bombarde, la cui

da quella del Sempione, alla distanza di cinque minuti da Domadossola, passa in questa pianura (del comune di Cisure), mette alla collina ed accenna al comune di Monteassolano [...]. Il Bagna ... per alla via comunale (si valica) sopra un [ponte] in legno, facile a essere guastato ed anche, distrutto dalle frequenti escrescenze del Torrente.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

potenza distruttiva aveva raggiunto grandi capacità. Nel Settecento quindi il ponte levatoio era scomparso e la strada doveva pertanto scendere sul piano di campagna per mezzo di una rampa piuttosto dolce che attraversava i bastioni, per sfociare nell'ampio slargo antistante il castello, reso ancora più vasto dopo l'esplosione, avvenuta negli ultimi anni del XVII sec., della torre maestra, i cui sotterranei erano stati adibiti a deposito delle polveri.

Questo slargo costituiva il nodo più importante di quella specie di circonvallazione esterna che, realizzata su sedime dell'antico fossato interrato dai materiali alluvionali portati dalle piene del Bogna, girava tutt'attorno alle mura e collegava fra loro sia le vie di accesso alla città che le porte urbane.

La strada maestra che conduceva in valle Bognanco non puntava direttamente verso lo sbocco di questa nella conca di Domodossola, essendo questo un punto assai pericoloso e delicato perché luogo preferito dal torrente Bogna per esondare in occasione di disastrose alluvioni, tanto che i domesi vi avevano realizzato, ripetutamente, un argine sempre più massiccio, chiamato Il Muraccio, che regolarmente la furia del fiume spazzava via (1).

La strada pertanto, immediatamente fuori da Porta Castello, piegava verso ovest e, girando attorno al corpo del Rivellino, prendeva a seguire la circonvallazione esterna delle mura correnti sul sedime interrato del fossato; costeggiava dunque il filo della cortina che, nella sua parte superstite, fiancheggia l'odierna via Bruno Canuto, giungeva sul sito dell'attuale incrocio con la via Monte Grappa e piegando verso nord, la percorreva tutta

sino all'ultima torre angolare della cerchia fortificata; da qui, proseguendo nella stessa direzione, dopo brevissimo tratto giungeva a valicare il confine con il territorio di Cisore con Macogna.

Questo descritto è naturalmente il tracciato individuato nelle mappe settecentesche; altre fonti, tuttavia parziali, lasciano intuire come un secolo prima la via maestra seguisse, almeno nel suo tratto iniziale, un tracciato diverso. Infatti la tela seicentesca conservata nella chiesa di San Lorenzo di Bognanco che rappresenta la processione del Corpus Domini che da Domodossola giungeva sino alla suddetta chiesa, mostra il corteo incanalato lungo un brevissimo tratto in direzione sud, coincidente con il tracciato dell'antica via Francigena che portava a Villadossola, Vogogna ed alla Lombardia. All'altezza pressappoco dell'attuale via Borgnis la processione però piega ad angolo retto verso ovest e, risalendo il pendio della campagna, si dirige verso le prime pendici dei rilievi sui quali sorge Vagnia; probabilmente la strada non saliva, ma restando in piano giungeva nei pressi del Muraccio, e forse valicava il Bogna, portandosi sulla sponda sinistra, a mezzo di un ponte che le piene successive spazzarono via, inducendo a trovare un sito meno pericoloso.

Ancora le fonti più antiche indicano come, per prendere la strada Bognanchina, dalla piazza Mercato si dovesse traversare il rione della Motta, transitando nello slargo che oggi è noto col nome di Piazza Fontana per via del posizionamento di quest'ultima qui avvenuta intorno agli anni '40 del XIX secolo.

Da qui, con breve rampa si giungeva alla torre centrale della cortina occidentale

delle mura urbane, la quale era aperta (come ancor oggi è visibile), da un grande arcone, il quale prendeva il nome di Porta di Sant'Agata. Si trattava di una porta assai semplice, priva degli approntamenti difensivi che munivano le altre due porte urbane, dotata "solo" di una o più saracinesche e, certamente, di un ponte levatoio.

Transitando su quest'ultimo la strada si inoltrava quindi nella campagna a ovest del borgo, seguendo un tracciato che presumibilmente costeggiava la Roggia del Borghesi la quale, derivata dal Bogna, entrava in città attraverso un passaggio posto a ridosso della porta bognanchina. Ritornando al tracciato settecentesco, maggiormente documentato, la strada, appena valicato il confine presentava un bivio detto La Crocetta; proseguendo dritti si giungeva, attraversando prima campi coltivati e poi l'ampia area sterile del letto del Bogna (B³), ad un ponte di legno, superato il quale ci si dirigeva verso Caddo. Piegando invece a sinistra si seguiva la strada principale che, anch'essa scesa nel greto del fiume, lo oltrepassava a mezzo di un ponte, anch'esso di legno e ripetutamente rifatto (B³), per giungere poi, subito dopo, a Mocogna. Il borgo era praticamente attraversato dalla strada, che prendeva immediatamente a salire verso la valle a mezzo di rampe rettilinee intersecanti decisamente i numerosi terrazzamenti, ben evidenti nelle mappe (C¹).

Il tracciato, sicuro e spedito, si teneva alto e distante dalla gola del fiume, incontrando spesso raccordi con strade di servizio a privati, e passava sotto ed a meridione del motto sul quale sorge la chiesa di Sant'Andrea e, in epoca medioevale, torreggiava il castello di

Barliona.

Un più antico tracciato doveva invece puntare direttamente su Ardignaga, costeggiare la torre quivi esistente (che pare però non abbia mai avuta funzioni di controllo del transito), salire nella valletta a settentrione del motto e, giunto a ridosso del castello (che quindi ne controllava il transito) proseguire sulle pendici del monte fino ad entrare nell'abitato di Cisore, seguendo lo stesso percorso dell'odierna carrozzabile, e quindi giungendo dinanzi all'oratorio del paese (M²).

La via che invece stava a sud del colle proseguiva spedita fin sotto a Cisore, ove non entrava direttamente ma a cui si raccordava per mezzo di una bretella rettilinea che rimontava il poco dislivello. (M¹), (C¹).

(M²)

D) 1-6-7 Cisore - Monteossolano

- ①
1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Cisore con Macagna, f. n. 5.
2- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Bognancofuori, f. n. 10.
3- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Bognancofuori, ff. n. 4-5-11.

Dopo il bivio con Cisore la via proseguiva dunque lungo la valle, passava assai più in basso ma a breve distanza da Cimavilla, attorno al cui motto in parte girava e, dopo essersi infilata nel valloncetto roccioso, lo superava. Da qui risaliva il pendio con un andamento zigzagante, tutto svolto tra terreni intensamente terrazzati e coltivati oggi guadagnati dal bosco, quindi si portava in prossimità del Rio del Crognà (M³), e dopo averlo valicato ripiegava verso nord per giungere agli insediamenti di Vamitana (Case di Vamitana nelle mappe), sparsi un poco più sopra (C¹) (M³). Poco dopo, superando un valloncetto, la strada giungeva al limitare del territorio comunale, passando a quella di Bognancofuori.

Qui la strada proseguiva, seguendo

M

1. «Innoltrandosi s'incontra [...] sopra una grande eminenza [la parrocchia] di S. Gotardo, ossia monto Ossolano. Non vi si arriva che per mezzo di rapida salita, ed a piedi. Il territorio però inferiore alle case e coperto di campicelli e di viti, e superiormente ad esso vedonsi prati ed alpi, sino alla sommità del monte.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Una via comunale che dipartesi dal sito, ove sorge la parrocchia di questo villaggio [Monteossolano], passando pel comune di Cisore, mette al capoluogo di mandamento: essa pel tratto di due miglia e mezzo è ripida e disastrosa.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico*

l'orografia mossa del versante vallivo e, appena dopo aver superato il Rio del Gaggio, giungeva a Barro (⊕²) (□³). Il costone, qui intensamente terrazzato, veniva affrontato risalendo per un breve tratto alcuni gradoni, fino a che la strada non si divideva in un bivio. Prendendo a destra e rimontando il ripido versante con alcuni tornanti (□¹) (□²), ora completamente cancellati dalla carrozzabile, la strada si portava sotto a Pregliasca, e da qui, procedendo quasi in piano e seguendo l'orografia del versante montano, giungeva fin sotto a Monteassolano, dove infine giungeva con un'ultima ripida rampa (⊕³) (□³).

A Pregliasca si giungeva da Cisore anche tramite un percorso secondario, riportato solo sulle mappe ottocentesche: questo percorso originava dalla piazzetta centrale del borgo, transitava sotto l'arcone di un edificio forse riconducibile al tipo della porta urbana e poi si inerpica dritto sul crinale del costone che sovrasta l'abitato, superando un dislivello di una settantina di metri; quindi proseguiva con lunghi tratti in piano o in leggera salita verso ovest, rimontando la valle in direzione di Pregliasca ed affrontando inevitabilmente, anche se più in alto, tutti i valloni e le gole che pure la strada sottostante, più battuta, incontrava sul suo cammino.

Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna, Torino 1835 - 1856).

«Da Domodossola in 50 minuti si arriva a Cisore, la chiesa alquanto discosta dal paese è la sentinella avanzata della Valle e fronteggia una rupe con una cascina in ruina a fianco della strada, detta il sasso di Maioggio. Sortendo a ponente dell'abitato di Cisore, valicando il riale della Cagna (in cima al quale spicca la rocciosa vetta della Cagna m. 1741), ed incontrando la Cà Disfatta ed i casolari di Vimitana, in mezz'ora eccoci alla cappella di S. Antonio (m. 576) in bella posizione con ampia vista sul piano di Domodossola. Presso la cappella vi sono i casolari di Barro, dai quali un piccolo sentiero scende in pochi minuti ad un ponticello in legno sul Bogna. Dopo S. Antonio la salita si accentua fortemente e toccato Pregliasca (m. 739) in 40 minuti si arriva a Monteassolano (m. 795), alpestre paese con le frazioni di Barro, Pregliasca, Piccioni e Monticchio. Chiesa parrocchiale di S. Gottardo con campanile aguzzo visibile da lungi. A Monteassolano crescono prosperosi vigneti» (- La valle Bogna illustrata, Domodossola, 1928).

D.F. 3 - Monteassolano - Co. Monticchio

⊕
1 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Bognancofu

Al bivio posto dopo Barro un'altro percorso si staccava, sviluppandosi in salita con andamento assai sinuoso ma meno ripido del ramo diretto verso Monteassolano, superava il rio Monticchio e quindi giungeva a

□

1. «Vi è osservabile un ponte di un solo arco posto su due montagne in tal guisa, che sembra sospeso in aria per magico potere al disopra di un lago bagna, nel cui fondo corre

ori, ff. n. 1-3-4.

1-IL PONTE DI MEZZASCA - fotografato.

Monticchio, da dove poi si dirigeva verso il Rio Dagliano, passando a fianco dell'Oratorio di San Rocco. Qui tale percorso si riconnetteva con il ramo della strada che, dopo essere salito a Monteossolano ed averlo attraversato transitando davanti alla chiesa, procedeva poi quasi in piano passando sotto Piccioni, per percorrere quindi più in alto il vallone del rio Monticchio (oggi molto ridotto nella sua portata per lo sfruttamento idroelettrico) e giungeva al pugno di case quasi a picco sul vertiginoso vallone del Dagliano (M²).

Appena sotto l'Oratorio i due rami della strada, ricongiunti, scendevano direttamente nella gola del Dagliano, superato per mezzo di uno spettacolare ponte gettato sull'abisso e terminante contro la parete rocciosa antistante (M³). Con un tortuoso percorso la parete veniva affrontata dalla strada sul lato settentrionale, meno ripido e strutturato a gradoni naturali tali da favorire la salita, fino al punto in cui, risvoltando verso sud, era possibile passare sopra lo strapiombo come su un balconata (M³).

Uscita quindi dalla gola e, piegando di nuovo verso ovest, la strada toccava Chino e, subito dopo, entrava nella conca di Ca' Monsignore (M²) ove incontrava un nuovo bivio. Scendendo a sinistra il tracciato passava sotto Ca' Monsignore puntando verso il Rio Rabianca, che, dopo essere stato costeggiato per un breve tratto, veniva superato da un ponte in pietra in prossimità dello sbocco di una canalizzazione derivata poco più a monte per muovere le ruote di alcuni mulini (M³). Da qui la diramazione, superato facilmente il costone che

imo burrone, nel cui fondo corre un rivo o torrente appellato Dagliano.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

2. «Uscendo da Monteossolano, un sentiero tortuoso ma quasi pianeggiante in 15 minuti conduce all'oratorio di Dagliano (m. 725), sull'orlo del profondo burrone in mezz'ora si scende alla strada carrozzabile, presso il ponte di S. Marco, attraversando le frazioni Monticchio (m. 602) e Pianezza (m. 506). Il sentiero per S. Lorenzo scende nel burrone e attraversa il torrente su ardito ponte (m. 690) ad un arco solo, molto alto sul vallone, e che offre un colpo d'occhio impressionante. Risalito l'opposto fianco, dopo altri 15 minuti s'incontra la frazione Bonsignore (m. 724) che domina il vallone della Rabianca.» (- *La valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1928).

«Scesi a valicare questo torrente [la Rabianca] appena sopra la sua magnifica cascata e passato il ponte di pietra (m. 643), il sentiero [per san Lorenzo] è a destra, un altro scende al bogna ed alle case dette Il Ponte, dove sonvi le trattorie.» (- *La valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1928)

forma la vallecchia della Rabianca, giungeva presso il ponte sul Bogna che consentiva al tracciato proveniente da Vagna e San Marco di passare sulla sponda sinistra, e da qui salire all'abitato di Prestino, dove poi sarebbero sorte le Fonti (⊕¹) (⊞²).

Un ulteriore modo per giungere a S. Marco e a Pretino era a Messasca, dove un ponte attraversava il Bogna (⊞¹).

D.3.1. 4-5 Ca' Monsignore - San Giuseppe



1- Carta degli stati sardi in terraferma, foglio IX.

Proseguendo invece in quota dal bivio dopo Chino la strada (che da questo punto le carte settecentesche non riportano più con chiarezza, omettendo alle quote più elevate di segnalare una sia pur minima traccia di sentiero; occorre pertanto ricorrere alle carte ottocentesche) attraversava Ca' Monsignore e, dopo aver superato la Rabianca (⊞²), prendeva a salire ripida il costone che separa il territorio di San Lorenzo dal vallone del torrente, per giungere all'oratorio di San Giuseppe e quindi all'adiacente piccolo villaggio di Mulera, ove confluiva la bretella da San Lorenzo (D.3.1. 1-2) (⊕¹) (⊞¹).



1. «Proseguendo nel cammino s'incontra Bognanco dentro, posto in fondo alla Valle sopra una eminenza circondata da alte montagne. Questo Comune di 900 e più anime è felicemente situato. Vi si giunge senza difficoltà e con piacere vi si vede una pianura inclinata, coperta di campi e di prati, mentre girando lo sguardo vedonsi le alpi; che gli fanno corona. Il maggior natural prodotto per gli abitanti consiste negli armenti» (Somme N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Scesi a valicare questo torrente [la Rabianca] appena sopra la sua magnifica cascata e passato il ponte di pietra (m. 643), il sentiero è a destra [...] Seguono le case di Valpiana, poi si attraversa l'ultima vallone dell'Acquamorta, ed un'ultima salita conduce a San Lorenzo.» (- *La valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1928).

D.3.1. 3/4 San Giuseppe - Valcengio



1- Carta degli stati sardi in

Proseguendo invece da Mulera sempre sul ripido crinale del costone che divide il vallone del rio Rabianca da quello dell'Acquamorta, la strada rimontava con andamento assai ripido per

terraferma, foglio IX. superare la grande pendenza sino all'alpe Vercengio e da lì, sempre mantenendosi sul crinale che man mano si va ampliando, ma con andamento meno impervio, giungeva fino a all'Alpe Cimaloro (⊕¹).

D.2.1.2-3 Vercengio - Oratorio di San Bernardo

⊕
1- Carta degli stati sardi in terraferma, foglio IX. A Cimaloro la strada riceveva la confluenza del ramo che saliva da San Lorenzo (D.2.1. 1-2) e, dopo aver superato l'ultimo tratto in pendenza, giungeva finalmente all'alpe San Bernardo e di fronte all'oratorio (⊕¹) (⊕¹).

⊕
1. «In capo a due ore circa da S. Lorenzo arrivasi a San Bernardo (m. 1624), chiesuola eretta su d'una depressione di un contrafforte del Verosso, luogo pittoresco e delizioso e nel pressi fluisce dal terreno un'altra fonte minerale ferruginosa. All'ingiro crescono ombrose pinete e lo sguardo domina l'alpestre valle della Rasiga o Rabianca che scende dal Monscera dominata dalle stupende montagne dette il Pioltone (a sinistra), la Rocco del Dasso e a destra il Pizzo di Giezza. L'alpe di San Bernardo è uno dei più bei punti delle montagne ossolane.» (- *La valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1928).

D.2.1.1-2 Oratorio di San Bernardo - Passo del Monscera

⊕
1- Carta degli stati sardi in terraferma, foglio IX. Dall'oratorio di San Bernardo la strada valicava in piano il costone e scendeva quindi, con andamento rettilineo e pendenza dolce, nella valle del Rio Rasiga, procedendo verso ovest fino a raggiungere il torrente che superava con un ponte esattamente nel punto dove viene valicato dalla strada carrozzabile di recente asfaltata (⊕¹). Oltrepassato il torrente la strada risaliva il ripido versante del vallone fino all'alpe Corte della Piana (⊕²) donde, rimontando più dolcemente la valle, si portava verso ovest, seguendo l'orografia del terreno, fino all'Alpe

⊕
1. «Dopo S. Bernardo la mulattiera discende.» (- *La valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1928).

«Il passo di Monscera, importante valico, si apre tra il Tirone ed il Pioltone. E' attraversata da strada mulattiera, assai frequentata che mette in comunicazione le valli Bognanco e Valra. Per continuare da San Bernardo fino a Monscera vi sono due vie: la mulattiera e il sentiero. La mulattiera [...] prosegue sino ad Arza che anni fa venne rimodernata dagli

Monscera (□²), che restava qualche metro più in basso rispetto al tracciato. Dall'Alpe Monscera la strada proseguiva, con andamento ancora più dolce, ma sempre condizionato dalle gibbosità del terreno, sul versante sinistro della valle, giungendo al laghetto posto poco al di sotto del passo (□²). Lo specchio d'acqua era costeggiato dalla strada sul lato settentrionale, dopodiché il tracciato superava l'ultimo rilievo giungendo infine alla sella del passo, ed al confine con la Svizzera (⊕) (□²).

Zappatori Alpini; e da Arza continua l'antica strada mulattiera sino alla frontiera [...]. Si prosegue poscia il cammino attraversando da principio un bosco e poi i pascoli dell'Alpe di Monscera (m. 1979) che resta a sinistra. Si rasenta il laghetto di Monscera (m. 2085) e dopo pochi metri una croce segna il valico - un'ora da Arza. Vista sul gruppo del Fletschhorn magnifica. [...] Il passo di Monscera, come quello di Pontimia sono valichi strategici che uniscono l'Ossola al Vallese». (- *La valle bognanco illustrata*, Domodossola, 1928).

D.2.1.5-6 Domodossola - Vagna Mugaionego

- ⊕
- 1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Domodossola, ff. n. 1-3.*
- 2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Domodossola, f. n. 3.*
- 3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Calice con Vagna, f. n. 16.*
- 4- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Calice con Vagna, ff. n. 8-9).*

Il secondo e probabilmente molto antico percorso che, risalendo il versante destro della valle, giungeva poco prima di Prestino aveva origine a Domodossola. Uscendo da porta castello il secondo itinerario percorreva la campagna a sud della città in linea retta, giungendo allo slargo ove sorge la chiesa della Madonna Della Neve, che in epoca medioevale era attestata su un isolotto formato dal biforcarsi del Bogna, scorrente in un letto assai diverso da quello attuale; un letto che, transitando sotto al colle di Mattarella, ne formava quasi un fossato di protezione naturale. In epoca settecentesca invece, ormai definito il tracciato del fiume a nord - ovest della città, e ampiamente sopraelevato il piano di campagna a causa dei materiali di esondazione del torrente, l'isola era scomparsa, e la chiesa medioevale - cinquecentesca completamente interrata, era stata sostituita - sovrapposta da quella attuale. Nel breve tratto che separava i

□¹

1. «Delle sue strade, che sono mulattiere, una scorge a Domo, un'altra a Bugnanco fuori, ed una terza scorge a Calice: tute e tre vi si trovano in cattivissimo stato.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico-Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

bastioni di porta castello dallo sargo della Madonna della Neve, dalla strada si staccava verso ovest, perpendicolarmente ad essa, una via posta poco dopo il sito dell'attuale via Borgnis; ed un'altra a quest'ultima parallela si staccava poco dopo il piazzale della chiesa, correndo sul sito dell'attuale via Vagna: entrambe queste due vie si riconnettevano poi all'altezza dell'odierno Ospedale San Biagio e finivano per giungere fin poco sotto il Muraccio senza poter tuttavia valicare il fiume con un passaggio sicuro (④¹); questo tracciato venne poi utilizzato per condurre all'attacco della nuova mulattiera, costruita agli inizi dell'Ottocento, che da Castaneda rimonta sino a Maggianigo, e che divenne via preferenziale per immettersi sul ramo meridionale della strada bognanchina.

Verso oriente invece, dalla via per la Madonna della Neve si staccava subito una strada secondaria che giungeva sin quasi sul letto del Toce, il quale aveva allora un ramo che si avvicinava assai alle pendici del Calvario, occupando la zona delle attuali Nosere; questa via poi piegava bruscamente verso sud, per quindi trasformarsi in un sentiero e tornare a confluire nella strada maestra, la via Francigena, all'altezza della Madonnina.

La via maestra dell'Ossola infatti si procedeva dall'angolo sud - orientale dello sargo della Madonna della Neve e, con andamento rettilineo, costeggiava la fattoria fortificata del Gibellino, quindi si spingeva sin davanti alla Madonnina (di cui le mappe settecentesche evidenziano l'oratorio staccato), e quindi proseguiva per la

parte meridionale della valle. Dall'angolo meridionale dello slargo della Madonna Della Neve invece partiva il ramo secondario della strada di Bognanco, che transitava subito sotto all'Arco di Pilato, porta trionfale di ingresso della Via Processionale del Sacro Monte Calvario (singolarmente però la mappa di catasto di Maria Teresa d'Austria non riporta traccia né dell'Arco né delle cappelle), per poi affrontare il rettilineo che portava alla prima ed alla seconda cappella. Qui, lasciato un bivio in corrispondenza della seconda cappella che portava, in piano sulla destra, al gruppo di case della Fontana Buona, già in comune di Vagna; la strada principale rimontava il percorso della Via Processionale e, dopo aver transitato sotto al sito del convento dei Cappuccini, giungeva alla sesta cappella, già posta nel territorio del Comune di Calice con Vagna (42). Giunta sotto alla Cappella della Madonna delle Grazie la strada non penetrava nel recinto sacro del Calvario, ma, piegando bruscamente verso ovest, saliva tenendosi a nord del colle del Roccolo e, dopo aver incontrato il bivio con la strada che rimontava a Cruppi ed all'oratorio di San Defendente, procedeva in direzione di Vagna mantenendosi con un andamento pressoché pianeggiante e, percorrendo la conca sopra alla fontana Buona e superato con un ponte di legno [poi sostituito da uno in pietra nella metà dell'Ottocento] il rio dei Cavalli, giungeva prima alle case sparse di Premone e poi a Baceno (43). Da qui la strada proseguiva, passando piuttosto sotto Campeï e, giungendo poco dopo Croppo, incontrava un altro

bivio, che a sinistra conduceva, con un tortuoso percorso in salita, ad Asparedo, a Prata ed agli insediamenti circostanti, per poi scendere a Maggianigo. A Maggianigo perveniva direttamente invece il tracciato principale che, superato il bivio posto appena poco dopo Croppo, procedeva rettilineo fino al vallone del Rio di Andosso, superato con un ponte, e da qui si dirigeva con andamento pianeggiante verso il sagrato della chiesa di S. Brizio e quindi nel centro abitato (⊕) (□¹).

1.2.1.4 A Vagna-Maggianigo - San Marco di Bognanco

- ⊕
1 - Catasto di Maria Teresa d'Austria, Calice con Vagna, f. n. 9.
2 - Carta degli stati sardi in terraferma, foglio IX.

Nel cuore del tessuto edilizio di Maggianigo la strada compiva due svolte ad angolo retto, dopo la seconda delle quali riceveva la confluenza del percorso ad anello proveniente da Asparedo e Prata (⊕¹). Lasciato l'abitato la strada proseguiva affacciata per un esiguo tratto sulla valle del Bogna, e poi guadagnava, con breve salita, il pianoro che si estende fino all'Alpe Rivera, che sorge nel punto dove oggi la strada carrozzabile per l'Alpe Lusentino, che della strada storica ha obliterato il tracciato, compie un deciso tornante per dirigersi verso Prata (⊕²) (□¹). A restituire da Maggianigo il tracciato della strada sono soprattutto le carte ottocentesche, poiché nelle mappe del XVIII sec. questa via, a causa delle continue alterazioni dovute alla franosità del versante vallivo, non risulta riportata. Da questo punto il tracciato proseguiva verso occidente con una pendenza piuttosto dolce, fino ad incontrare la cappelletta d'Armuz, posta proprio sul limitare del vallone del Rio Rimozzo, che costituiva l'unico ostacolo veramente serio (□¹): un



1. «A Vagna lasciando a sinistra la strada per Prata e S. Bernardo, una via mulattiera pianeggiante partendo dal centro sopra il lavatoio comunale s'interna nella valle Bognanco sul versante stesso della valle stessa [sic], dominando da bella altezza il sottostante Bogna con percorso fra boschi e magnifiche prospettive, poi scendendo sensibilmente attraverso prati e boschi di faggi, castagni e noci. Dopo la cappella d'Armuz, incontrate le cascine e le cappellette delle alpi Rivera (m. 541), Zauli e Rimozza e valicato il vallone di Rimozza, in un'ora e mezza si arriva a Bei (m. 741), di fronte a Monteassolano (m. 795) che sta sull'opposto versante della Valle. In un punto della strada sono visibili le vette del Piottone e del Dasso. Con un percorso molto sinuoso, attraversando i valloni di Baulina e di Molezzano e percorrendo un terreno morenico a poggi e sinuosità fra le roccie, in circa mezz'ora si scende a S. Marco (m. 571) che è circondata da belle

ponte consentiva di valicare il corso d'acqua e di risalire l'altro versante, sfociando nel pendio posto sotto Bei (□¹), tutto terrazzato e ben coltivato (oggi invaso dal bosco). Poco dopo la strada incrociava perpendicolarmente la bretella che, salendo da Torno, quindi dal fondovalle, portava fino a Bei. Dopo questo incrocio la strada proseguiva pressoché in piano lungo un versante profondamente franoso e quindi assai poco sicura, transitando in alto sopra il sito oggi occupato dalla centrale idroelettrica tra il Gabbio e Pianezza, sull'altro versante della valle. Da qui entrava nel vallone del Rio Baulina (□¹) e si riconnetteva alla bretella che, scesa da Pianezza e valicato il Bogna con un ponte ancora oggi esistente, risaliva a San Marco (Nelle mappe settecentesche Bognanco Fuori) (⊕²) (□¹) (□²).

piante, paese romito, fresco d'estate, luogo di vera quiete» (- *La valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1928).

«Rinnalzandosi s'incontra la parrocchia detta di Bognanco fuori, ossia di S. Marco, ed alla dritta si presenta sopra una grande eminenza quella di S. Gotardo, ossia monte Ossolano.» (SOMILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

D.2.1. 3-4 San Marco di Bognanco - Bognanco Fonli

⊕
1 - Carta degli stati sardi in terraferma, foglio IX.
1 - G. Stiglio, Consorzio stradale di Valle Bognanco, Tronco II da Torno a Prestino, planimetria, 1875.

A San Marco la strada attraversava il nucleo abitato e, nella sella del valloncetto, transitava sul sagrato della chiesa omonima, per poi procedere verso occidente, con un tracciato in leggera discesa oggi rivisitato dalla strada carrozzabile, e giungere infine quasi di fronte a Ca' Monsignore, anche se molto più in basso (⊕¹) (□¹).

Un altro tracciato, probabilmente utilizzato in epoca ottocentesca per via di movimenti franosi che dovettero rendere insicuro il tratto di strada appena descritto, si dipartiva poco prima della salita che portava a San Marco: piegando a nord la strada superava il Bogna con un ponte in pietra ancora esistente sotto Pianezza, saliva a questo paese e lo attraversava in senso

□
1. «A ponente del villaggio scorre la via comunale assai malagevole.» (Casalis G., *Dizionario Geografico Storico Statistico Commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, Torino 1835 - 1856).

longitudinale da est a ovest (e l'abitato, nella sua struttura e disposizione delle case mostra di essersi costituito su un asse viario rettilineo, quindi molto antico).

Dopodiché la strada scendeva di nuovo verso il Bogna a mezzo di tre tornanti che superavano l'elevato dislivello e quindi lo attraversava nuovamente per mezzo di un secondo ponte in pietra. La strada riguadagnava quota risalendo in un valloncetto per giungere al pianoro di Campeì e riprendere il tracciato descritto all'inizio. Da qui la strada, dopo aver compiuto una brusca curva verso ovest, scendeva dolcemente fino ai terreni poi occupati dalla carrozzabile della vallata, procedeva in piano per circa una cinquantina di metri e poi, tenendo sulla sinistra le aspre rocce qui esistenti, scendeva in basso vicino al fiume, che costeggiava per oltre un centinaio di metri. Quindi la strada, dopo aver superato il confine comunale con Bognanco. Dentro risaliva nuovamente per mezzo di tre tornanti alla quota della carrozzabile, sulla quale si manteneva per un altro centinaio di metri. Poco prima del fiume la strada ridiscendeva per raggiungere un ponte di pietra, posto cinque metri più a est dell'attuale carrozzabile, sul quale si transitava per passare al versante sinistro della valle e incontrare la bretella della strada Bognanchina che, scendendo da China e quindi da Ca' Monsignore, portava sino a Prestino (③²). Da questo punto era possibile riconnettersi al tracciato descritto ed alle sue varianti per giungere al passo di Monscera, oppure salire a Prestino dopo aver toccato la frazione Ponte (che però restava più in basso) e superato il rio. Oltrepassato il ponte la strada

risaliva, tenendosi più in alto del sedime dell'attuale carrozzabile, verso la frazione Ponte, verso cui poi scendeva. Qui la strada prendeva rettilinea a salire sul tracciato della carrozzabile per circa 200 metri, poi, con una brusca curva rivolta a nord, prendeva a risalire il vallone del Rio Moraso, fino al punto in cui non lo superava con un ponticello di legno. Da qui la strada ridiscendeva lungo il versante destro del vallone fino ad incontrare una casa eretta poco sopra il sedime della carrozzabile, in corrispondenza della quale ripiegava di nuovo verso ovest per proseguire con andamento rettilineo ma ascendente verso Prestino, al quale giungeva dopo un breve tratto ad andamento sinuoso e dopo aver lasciato sulla sinistra la deviazione che scendeva in basso verso l'acqua minerale, attraversando il sito poi occupato dal Grand Hotel.

D.21.2.3 Bognanco-Fonti - San Lorenzo



«Proseguendo nel cammino s'incontra Bognanco dentro, posto in fondo alla Valle sopra una eminenza circondata da alte montagne. Questo Comune di 900 e più anime è felicemente situato. Vi si giunge senza difficoltà e con piacere vi si vede una pianura inclinata, coperta di campi e di prati, mentre girando lo sguardo vedonsi le alpi, che gli fanno corona. Il maggior natural prodotto per gli abitanti consiste negli armentizi (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

Bibliografia

- BAZZETTA N., *La Valle Bognanco illustrata*, Domodossola, 1912-1931.
- BERTAMINI T., *San Lorenzo di Bognanco (cenni storici)*, in "Illustrazione Ossolana" 1967-1968.
- BERTAMINI T., *La Bolla "Transitus" di papa Urbano IV e l'Ufficio del "Corpus Domini", secondo il codice di S. Lorenzo di Bognanco*, in "Aevum", 1968, pp. 29-59.
- BERTAMINI T., *Origine delle parrocchie della Valle Bognanco*, in "Novarien" 1970 pp. 95-119.
- BERTAMINI T., *San Brizio di Vagna*, in "Oscellana" 1974 pp. 115-130.
- BERTAMINI T., *Storia delle alluvioni nell'Ossola*, in "Oscellana", 1975 pp. 145-163, 201-223.
- BERTAMINI T., *Ordine della comunità di Vagna (1591)*, in "Oscellana" 1978 pp. 193-203.
- BERTAMINI T., *A Vagna la festa estiva del "Natale"*, in "Oscellana" 1996 pp. 193-204.
- BERTAMINI T., *Le Alpi delle tre Elemosine*, in "Oscellana" 1997, pp. 93-125.
- BIANCHINI M., *La Val Bognanco, appunti di geografia alpina*, in "Bollettino della Società geografica italiana", 1952, n° 2.
- BOLOGNA P., *Bognanco, il paese delle cento cascate*, 1976 p. 112.
- CASALI G., *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856.
- CRAVERI M., *La Valle Bognanco e la pianura alluvionale di Domodossola*, in "Illustrazione Ossolana" 1911, n. 2-3-4-8-6-7-8.
- CROSA LENZ P., Frangioni G., *Escursionismo in Valdossola: Antrona-Bognanco, Domodossola* 1994.
- DE MAURIZI G., *L'Ossola e le sue Valli*, Domodossola, 1931.
- EURA, *Val Bognanco: piano di coordinamento territoriale*, senza data.
- FANCHIOTTI C., *Progetto di correzione delle frane site sulla sponda sinistra del torrente Bogna in territorio di Bognanconentro*, Novara 1898.
- PINAUDA F., *La viabilità dell'Ossola*, in "Almanacco Ossolano 1924".
- TAMI A., *Persone e bestiame in Bognanco per Regio Editto del 20 aprile 1754*, in "Oscellana" 1975 pp. 32-34.

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario

Settembre 2001

VIA DEL GRIES (Valle Antigorio-Formazza)

La via del Gries, strada delle valli Antigorio e Formazza

Per strada Antigioriana intendiamo quel segmento di Strada Franciscana che partendo là dove la valle Antigorio si stacca dalla grande conca di Domodossola, a Crevola ed a Montecrestese, giunge sino a Baceno per poi proseguire verso i passi alpini.

A Baceno confluiscono due Valli di notevole sviluppo ed importanza, che sono percorse da due rami della strada, che appunto qui si biforca. Il primo di essi da Baceno prosegue per la Valle Antigorio e percorrendo la Valle del Devero passa per Croveo (m. 818) e Goglio (m. 1140), sale all'alpe Devero (m. 1650) e raggiunge lo spartiacque alpino al passo dell'Arbola (m. 2411), che mette in comunicazione con la sottostante Valle di Binn in territorio Vallesano e con la grande Vallata del Rodano.

Il secondo ramo da Baceno raggiunge Premia (m. 810), percorre la Valle omonima toccando le numerose frazioni di S. Rocco di Premia (m. 754) e risale la Valle Formazza (m. 1280) verso la cerchia dei monti fra i quali si apre un ventaglio di passi, dei quali i principali sono il Gries (m. 2463) e il S. Giacomo (m. 2317). Il primo permette di raggiungere l'estrema parte superiore della Valle del Rodano, il secondo quella estrema (Val Bedretto) del Ticino.

Questi due rami avevano anche una bretella di congiunzione nel segmento Valdo di Formazza (m. 1274) - alpe Vannino (m. 2194) - Scatta del Minoia - Alpe Forno (m. 2213).

Quello della Valle Antigorio - Premia e Formazza è uno dei rami più frequentati della strada Franciscana, perché è in grado di raggiungere non solo la Valle del Rodano, ma anche la Leventina e proseguire per il centro Europa.

Si tratta sicuramente di una strada di grande antichità ed ampiamente battuta, perché segnata da gran numero di reperti archeologici di epoca romana e preromana e ancor più remotamente perché dotata di evidenti tracce di frequentazione nell'età del bronzo e della pietra.

Dal punto di vista archeologico i reperti più antichi sono la scure litica rinvenuta a Pontigei (Croveo)¹, nella Valle del Devero, e il pugnale dell'età del bronzo (1600-1300 a.C.) scoperto presso il passo dell'Arbola, nell'alta valle di Devero². Il ritrovamento tombale di Montecrestese (fraz. Borella, loc. Croppo)³ è databile al V-IV sec. a. C., quelli di Baceno⁴, di Mozzio⁵ e Cravegna⁶ stanno fra il I

¹ BERTAMINI T., Una scure litica perforata a Pontigei (Baceno - Croveo), in «Ossolana», XXV, 1995, n. 2, pp. 66-69.

² CARAMELLA P., DE GIULI A., Un secolo di scoperte archeologiche in provincia, in «Ossolana», XII, 1982, n. 2, p. 54.

³ CARAMELLA P., DE GIULI A., Un secolo di scoperte archeologiche in provincia, in «Ossolana», I, 1971, n. 1, pp. 13-15.

⁴ ALBERTINI C., DE GIULI A., Tomba ceramica di Golasecca a Montecrestese, in «Ossolana», XI, 1981, n. 2, p. 77-80.

⁵ MORTAROTTI R., Antichità Romane di Mozzio, in «Illustrazione Ossolana», VII, 1966, n. 2, p. 12.

secolo avanti ed il I secolo dopo Cristo, mentre quelli di Premia⁷ (età augustea) e di Crodo⁸ (del II secolo d. C.) sono posteriori alla conquista romana del I secolo d.C..

Ancora, di età imprecisata, ma certamente antica, è il cosiddetto «Muro del Diavolo» di Arvenolo, già identificato come basamento di una costruzione non ancora ben precisata, oggi indicato come struttura di delimitazione perimetrale di un probabile centro di culto, comunque opera «megalitica» di grande interesse⁹.

Altre strutture megalitiche di estrema rilevanza ma di difficile datazione ed individuazione funzionale (forse luoghi di culto, ma anche di colonizzazione del territorio) sono in zona Castelluccio a Montecrestese¹⁰, mentre in frazione Roldo

dello stesso comune, un tempio risalente al I sec. d.C.¹¹, e quasi certamente dedicato al culto solare, individua una zona di particolare rilevanza culturale e di antichissima urbanizzazione.

La più antica testimonianza storico-documentaria che riguardi il territorio della valle Antigorio, e forse anche Formazza, è riferita dallo storico Plutarco che, nelle sue *Vite Parallele*, al capitolo *Vita di Caio Mario*, laddove narra della guerra intrapresa dai Cimbri contro Roma, racconta quanto segue:

«Catulo, schierato di fronte ai Cimbri, aveva trascurato di sorvegliare i valichi delle Alpi, poiché avrebbe dovuto suddividere le sue forze in varie parti, indebolendosi, così era invece sceso subito in Italia e si era attestato al riparo del fiume Toce. Costruiti due saldi fortificati su entrambe le rive, per impedire il passaggio, li congiunse con un ponte, in modo da poter ricorrere in aiuto dei suoi sull'altra sponda, nel caso che i barbari, superati i passi montani, attaccassero i castelli. I barbari ebbero tanto sprezzo e coraggio nei riguardi del nemico, che, più per far mostra del loro vigore e della loro audacia, che perché ce ne fosse bisogno, sostenevano nudi le nevicate, e si arrampicavano sulle cime attraverso i ghiacci e la neve alta; di lassù, ponendo sotto i corpi le ampie targhe, si lasciavano andare e

BERTAMINI T., *Note archeologiche*, in «Oscellana», V, 1975, n. 1, pp. 32-33.

⁶ BERTAMINI T., *Note archeologiche*, in «Oscellana», XI, 1981, n. 1, pp. 32-33.

⁷ BERTAMINI T., *Tombe di epoca romana a Premia*, in «Oscellana», V, 1975, n. 1, pp. 19-21.

⁸ SCAFILE F., *Una tomba romana scoperta in Crodo*, in «Oscellana», II, 1972, n. 3, p. 133.

⁹ Sul Muro del Diavolo si veda Pellanda P., *Il muro del diavolo*, in «Illustrazione Ossolana», III, 1913, nn. 11-12, pp. 165-169, DONNA D'OLDENICO G., *Il muro megalitico di Arvenolo in valle Antigorio*, in «Studi in onore di F. Rittatore Vonwiller», vol. 1, Como 1982, pp. 127-133, e più recentemente PIANA AGOSTINETTI P., *Il Muro del diavolo alla luce delle recenti scoperte archeologiche*, in «Oscellana», XXV, 1995, n. 3, pp. 139-145.

¹⁰ Sulle strutture megalitiche di Castelluccio si veda BERTAMINI T., *Storia di Montecrestese*, Domodossola, 1991, pp. 29-46.

¹¹ Sul tempio si veda BERTAMINI T., *Tempietto lepontico a Montecrestese*, in «Oscellana», VI, 1976, n. 1, pp. 1-11, ed anche BERTAMINI T., *Storia di Montecrestese ... cit.*

scivolavano lungo i pendii delle rocce lisce e spaccate, di cui non si vedeva il fondo. Dopo che si furono accampati vicino al fiume ed ebbero esplorato il passaggio, incominciarono a riempirlo, divellendo dai colli circostanti, quali giganti, e portando nell'alveo alberi con le loro radici, schegge di roccia e mucchi di terra; e sulla corrente, che era sospinta fuori dal suo letto, inviavano contro i piloni che sostenevano la passerella, grossi macigni; questi sbattuti con violenza dalla corrente, scuotevano coi loro colpi il ponte. La maggior parte dei soldati, smarriti e tremanti, abbandonarono l'accampamento più grande e cominciarono a fuggire.

Qui Catulo dimostrò, come deve fare un capitano buono e perfetto, di anteporre alla propria fama quella dei concittadini. Visto che non poteva convincere i soldati a star fermi, e che sgombravano il campo, atterrito, comandò di levare l'aquila, poi partì di corsa verso i primi che fuggivano e si mise alla loro testa; volle cioè che la vergogna fosse sua, non della patria, e i soldati sembrassero ritirarsi non in fuga, ma seguendo il loro generale. I barbari attaccarono e presero il castello sull'altra riva del Toce, e fu tanta la loro ammirazione per quei romani che là combatterono con grandissimo valore, e affrontarono il pericolo in modo degno della loro patria, che li lasciarono andare sulla parola, dopo averli fatti giurare su un toro di bronzo; questo toro fu preso dopo la battaglia che seguì, e portato dicono, in casa di Catulo, come la parte migliore del bottino. Nel paese, rimasto così privo di difensori, i barbari si riversarono,

mettendolo a sacco.¹²

L'ampia discussione intrapresa dagli storici ottocenteschi per l'individuazione dei luoghi teatro dell'infelice episodio, riscattato poi ampiamente da Caio Mario con la battaglia dei Campi Raudii, ed imperniata sull'identificazione dell'Atisone ('Ατῶν) di Plutarco, si è definitivamente conclusa con il contributo di Vincenzo de Vit, che individuava in esso il Toce e, attraverso confronti con quanto descritto nel passo e la reale situazione orografica e idrografica dell'Ossola, poteva corroborare quasi inconfutabilmente la sua opinione¹³.

Alla proposta del De Vit di individuare il

¹²PLUTARCO, *Vite parallele*, trad. a cura di Carlo Carena, Milano, 1981, vol. III, *Vita di Caio Mario*, pp. 408-466; cit. pp. 432-437.

¹³De Vit V., *Dissertazioni sui Britanni e sui Cimbri*, II ediz., Milano 1881; cfr. specialmente la parte II, pp. 285 sg., dove è confutata l'opinione del Mommsen che pensava all'Adige; Della via tenuta dai Cimbri ecc., Torino 1892, in cui è contrastata l'opinione del Pais, che pensava al Natissone cfr. anche *Totius latinitatis onomasticon*, Prato 1859-67, vol. 1, p. 549, s. v. «Athesis». Il De Vit osserva che l'identificare l'Atisone di Plutarco (qui e in *Reg. et Imper. apophth.*, *Romanorum*, *Catulus Lutatius* = *Mar.* 202 d) con l'Athesis cioè con l'Adige, come fa la maggior parte degli interpreti (cfr. già Flor., 3, 3, 11, 12; cfr. Liv., per. 68), rende inesplicabile, o per lo meno complessa, la situazione strategica successiva, mentre Plutarco indica chiaramente (cap. 25) che la battaglia avvenne nella pianura (i Campi Raudii del Latini) presso Vercelli.

teatro della battaglia sopra descritta nella zona di fondovalle di Vogogna - Pieve Vergonte, o di Gravelona - Montorfano, più recenti studi hanno contrapposto invece la pianura a nord di Domodossola¹⁴; il secondo accampamento, collegato al primo con un ponte, sarebbe costituito dal cosiddetto Castellazzo, testimoniato dal toponimo ancora in uso, ed il luogo di costruzione della diga da parte dei Cimbri nel punto più stretto attraversato dal Toce prima di sfociare nella piana ossolana: la forra di Pontemaglio.

Le argomentazioni in appoggio a questa tesi appaiono quanto mai convincenti, ed indicano quale verosimile percorso compiuto dagli invasori per valicare le alpi proprio la valle Antigorio, costituendo così un remota precedente dell'asse viario poi in seguito sviluppatosi.

La strada percorre territori che in epoca storica hanno avuto vicende assai diverse, pertanto anche la sua storia resta ad esse legata.

La Valle Antigorio anzitutto è sempre stata unita all'Ossola Superiore dipendente dalla giurisdizione della Corte di Mattarella e dal potere temporale feudale dei Vescovi di Novara dal 1014 fino al 1425 circa, seguendo poi le vicende dell'Ossola fino ai giorni nostri.

La Valle Formazza divenne invece feudo del ramo dei signori Baceno che avevano dimora nella frazione Rodis di Premia a partire dal secolo XIII, come attesta il

Regesto del 25 aprile 1210, redatto a Pavia alla presenza di tre vescovi e di numerosi esponenti della nobiltà pavese, con il quale Guido I De Rodis ed i suoi figli Pietro, Guido, Omodeo e Giovanni, ottenevano dall'imperatore di Germania Ottone IV in feudo i territori da loro posseduti in Ossola, ossia Formazza, Foppiano, Salecchio, Avesone, Cologno e Agaro, assumendo pertanto il titolo di nobili valvassori.

Furono questi signori a concedere a gruppi Walser, cioè di Vallesani di lingua tedesca, in qualità di coloni, vasti territori della Valle Formazza ed altri in Valle Antigorio (Salecchio ed Agaro), così da rendere produttive le terre alte e poter riscuotere tributi in natura in forma di burro, formaggio e ricotta.

Gli interessi dei Baceno - De Rodis non rientravano tuttavia solo nell'orbita dello sfruttamento agricolo del territorio, ma bensì riguardavano anche il traffico mercantile che transitava nella vallata, come dimostrano alcune notizie: anzitutto che essi si fossero riservati la proprietà dei cavalli e dei muli che affittavano ai valligiani per i trasporti; secondariamente il fatto che, pur concedendo i territori formazzini ai coloni-Walser, essi si riservassero i pascoli di Bettelmatt¹⁵, sotto il passo del Gries, per il foraggiamento dei muli diretti al valico; infine che essi avviassero la fondazione dell'ospizio e della chiesa di San Bernado a Rozzaro di Premia, nella

¹⁴ BERTAMINI T., *Cronache del castello di Mattarella*, in «Oscellana», VII, 1976, n. 3, pp. 105-112; in part. pp. 107-112.

¹⁵ Cfr. RIZZI E., *Bettelmatt: piccola storia di alpi, valichi e ghiacciai*, in «Oscellana», XXI, 1991, n. 3, pp. 173-186; p. 62.

persona di Guido II De Rodis. La struttura dell'Ospizio, composta da una chiesa e dall'edificio di accoglienza vero e proprio (oltre che da altri edifici di servizio ora scomparsi), venne eretta su un sito che risulta discosto da quello della strada storica attraversante i nuclei di Premia: ciò potrebbe rappresentare l'unico indizio di un tracciato di poco sfalsato in epoca medioevale, ma la presenza di una casa duecentesca con affreschi oggi ridotta a rudere appena sotto alla strada carrozzabile e sul limitare dell'abitato di Rozzaro, sembrerebbe avvalorare l'esistenza di una sorta di percorso ad anello che, staccandosi proprio in questo punto dalla via maestra, consentiva di giungere all'ospizio. Tale ospizio era tenuto da un Monaco, termine che in questo specifico caso indicava la figura del custode, a cui si affiancavano alcuni frati, probabilmente francescani, che si occupavano dell'assistenza dei viandanti e dei pellegrini e del servizio alla chiesa. Gli Ordini dati «alle monache di detto ospedale della famiglia De Rhodis» del 1345 testimoniano come, per un certo periodo, l'attività fosse gestita da monache, probabilmente le Umiliate di S. Agata, che prestavano pure servizio di assistenza alle donne presso l'Ospedale domese di San Biagio.

Le dimensioni dell'edificio dell'Ospizio e la sua articolazione, desumibile dai pochi resti che ci sono pervenuti e che frangono la chiesa, invece discretamente conservata, suggeriscono come il traffico non dovesse essere di grande entità, anche se, con ogni probabilità, attorno dovevano sorgere

anche fabbricati per il ricovero degli animali, fienili, depositi ed alloggi per gli inservienti. Il periodo di maggiore attività dell'Ospizio si ebbe dalla sua costituzione fino a tutto il secolo XV, quando probabilmente le sue funzioni vennero integrate o sostituite da altri centri di accoglienza e conforto. Ma in epoca medioevale esso costituiva forse l'unico centro di accoglienza della vallata, poiché l'ospizio di Valdoglia o Valdozia, il viandante lo trovava solo dopo il passo San Giacomo, e serviva esclusivamente a coloro che scendevano in valle Leventina.¹⁶

Questo dati indicano innanzi tutto l'importanza della via Antigorio - Formazzino, e dei suoi due principali passi (Gries e S. Giacomo), ma suggeriscono anche che il traffico mercantile doveva essere già, all'inizio del XIII secolo, consistente, e servirsi di un asse viario non solo strutturato ed efficiente, ma anche sicuro e vigilato. Riguardo a tale esigenza ed a conferma dell'importanza della via è l'esistenza di un'approntamento fortificatorio di notevole entità e di remota antichità attestato proprio all'imbocca della vallata.

Tale approntamento, eretto appena poco più a sud della frazione di Rencio Inferiore, laddove insisteva il confine tra il territorio della comunità di Crevola (nel cui ambito si trovava la chiesa di Pontemaglio, sito certo più facilmente

¹⁶ Sull'Ospizio si veda Bertolini T., *La chiesa e l'Ospizio di S. Bernardo di Premia*, in «Oscellana», XXI, 1991, n. 2, pp. 87-103.

difendibile) e quello della valle Antigorio, consisteva in un primo sbarramento trasversale originante dal versante scosceso della montagna e appoggiato ad un gran numero di massi erratici, composto da grossi muri, robuste abitazioni, cortine a cui oggi si addossano stalle e fienili, capace di impedire la penetrazione in valle da parte di nemici sia a piedi che a cavallo. Un secondo analogo sbarramento sorgeva più a monte, all'altezza del castello a cui faceva capo: pure tale sbarramento si appoggiava ai massi erratici del fondovalle, ora scomparsi ma ancora visibili nel secolo scorso; su tutto il sistema il fortilizio dominante vigilava e coordinava l'azione difensiva¹⁷. Questo complesso, che risale ai secoli X-XI e venne probabilmente eretto come antemurale alla penetrazione degli Ungari ed altri razziatori della pianura¹⁸, costituisce l'elemento di maggiore antichità nel sistema di presidio e vigilanza della valle pervenuto fino a oggi. Esso rivela inoltre nella sua configurazione il ruolo, forse non primario ma certamente importantissimo, di controllo dell'asse viario di accesso ai passi, confermandone, proprio in ragione di tale spiegamento di apparati, l'indubitabile

rilevanza e vivacità fin dall'epoca altomedioevale.

Non è possibile, per scarsezza di fonti e dati, ricostruire nel dettaglio il tracciato di questo asse viario, certo parzialmente modificato dalle alterazioni alluvionali sopravvenute nei secoli successivi, ma alcuni punti possono fissarsi con sicurezza: un luogo di transito era certo a Crevoladosola, in un sito non molto distante dalla chiesa e posto fra esso ed il nucleo divenuto poi castello dei Silva; ancora fuori di dubbio è che la strada attraversasse per due volte il Toce a Pontemaglio, costretta dapprima a passare sulla sponda sinistra attraverso lo snello ponte onde superare lo sperone roccioso che inforra il fiume, e poi di nuovo su quella destra per proseguire verso Crodo. Qui la strada incontrava il doppio sbarramento di Rencio, dopodiché toccava i centri abitati tenendosi alta sul fiume e costeggiando il versante occidentale della vallata. Nel territorio di Crodo recenti scavi, eseguiti per ragioni tecniche in corrispondenza della frazione Braccio, hanno messo in evidenza alcune porzioni di una antichissima infrastruttura viaria che quivi passava e che, per le caratteristiche esecutive e materiali, può con sicurezza essere fatta risalire alla tipologia ed al bagaglio tecnologico romano; il tracciato medioevale doveva pertanto avvalersi dell'infrastruttura esistente superando agevolmente e con andamento rettilineo l'area ove oggi è l'enorme accumulo di materiali del conoide di deiezione dell'Alfenza, corso

¹⁷ Cfr. BERTAMINI T., *Requiem per un castello. Il castello di Rencio ed un brano di storia della valle Antigorio*, in «Oscellana», XV, 1985, n. 2, pp. 57-70.

¹⁸ BERTAMINI T., *Requiem per un castello. Il castello di Rencio ed un brano di storia della valle Antigorio*, in «Oscellana», XV, 1985, n. 2, pp. 57-70; p. 60.

d'acqua che, prima delle disastrose alluvioni settecentesche, seguiva un corso assai differente da quello attuale, passando a occidente dell'abitato di Crodo, e sboccando nel Toce in prossimità del sito ove attualmente sorgono le Fonti; e furono proprio le alluvioni settecentesche a ricoprire i resti della più antica infrastruttura.

Il ponte ed i rilevanti resti di pavimentazione di notevole antichità, tutti di impianto romano, nel segmento che da Verampio sale a Balmuccia, confermano come i tratti sopravvissuti del più antico tracciato siano stati continuamente utilizzati dall'epoca altomedioevale fino all'apertura della strada carrozzabile. Certamente la strada passava per Baceno, transitando sotto allo sperone ove sorge la chiesa di San Gaudenzio e dove le fonti documentarie suggeriscono l'esistenza, almeno dal secolo XII, di un castello, o comunque di una fortificazione (le carte parlano di «casa Torniana», ossia casa con torre)¹⁹ a presidio evidente delle ampie plaghe che si estendono ad occidente verso la valle del Devero.

Da Baceno la strada diramava: da un lato verso l'alpe Devero e il passo dell'Arbola (Albrunnpass), dall'altro valicava il sasso di Premio, transitava per parecchi chilometri nel territorio di questo comune e passava per certo tra i due enormi massi erratici della località Passo: non è possibile stabilire se già a quest'epoca la strada incontrasse, poco dopo, il piccolo

presidio di controllo del Passo, che però nelle sue strutture sopravvissute indica di appartenere ad epoca posteriore, e di risalire alla fine del Quattrocento.

Necessariamente la strada medioevale doveva superare le Casse, attraversare la valle Formazza e giungere alla cascata del Toce; da qui, ascenso quest'ultimo salto, il tracciato guadagnava i valichi alpini che dovevano essere assai facilmente transitabili per le favorevoli condizioni climatiche che caratterizzarono questi secoli, nel corso dei quali i ghiacciai presero ad arretrare vistosamente.

L'edificazione da parte della comunità antigoriana del complesso sistema difensivo di Rencio costituisce, fin da quella remota epoca, un sintomo visibile della particolare situazione politica di queste terre, che si sarebbe confermata nel corso dei secoli successivi: una situazione non sempre di facile definizione, anzi piuttosto intricata, specie nella determinazione delle sfere di influenza e di libertà d'azione di cui le comunità disponevano. La sottomissione della comunità antigoriana alla giurisdizione del Vescovo - conte di Mattarella, avvenuta nel secolo XI, determinava uno stato di fatto politico che si sarebbe scontrato nei secoli successivi da un lato con mire autonomistiche, solo parzialmente soddisfatte, ma anche con le pressioni e le velleità di conquista degli Svizzeri, con i quali la comunità antigoriana ebbe

¹⁹ BERTAMINI T., *Per la storia della chiesa di S. Gaudenzio di Baceno*, in «Oscellana», XIX, 1989, n. 3, pp. 129-152.

spesso buoni rapporti²⁰. La risoluzione dell'aspra conflitto tra le fazioni Ferrara e Spelancia (alla quale la comunità antigoriana apparteneva, quale annessa al dominio vescovile) avvenuta con la sottomissione, nel 1381, al governo visconteo, portò infatti alla concessione di speciali privilegi per la valle, ed alla creazione, sullo scorcio del '300, di una nuova giurisdizione territoriale, facente capo al tribunale di Crodo, che risultava in tal modo del tutto indipendente da quello soggetto alla corte di Mattarella. Indipendenza, o meglio ampia autonomia, confermata ancora nel 1404 quando a Domodossola gli antigoriesi stipularono un accordo in 17 capitoli con

il vescovo di Novara Giovanni dell'Urbe, al quale Filippo Maria Visconti aveva concesso l'esercizio del potere temporale per tutta l'Ossola ed il compito di riappacificare la situazione, arroventata dalla rinascita del conflitto Spelanci-Ferrari: accordo assai favorevole per i propositori, e che chiaramente ne sanciva la posizione particolare e privilegiata²¹.

Per noi di estremo interesse nei capitoli d'accordo sono la concessione «agli uomini di Antigorio il libero mercato e approvvigionamento delle granaglie, del vino, delle vettovaglie necessarie, al prezzo che vengono concesse a tutti gli altri sudditi di ogni stato [cap. 7°]», e la prescrizione che «tutte le ruberie fatte sopra la strada pubblica vengano restituite [cap. 17°]», dai quali derivano più favorevoli condizioni daziarie e di «sicurezza» per il transito delle merci; transito probabilmente assai intenso per i buoni contatti che si avevano olttralpe, come testimonia il cap. 12°, che concede che «avendo gli uomini della valle Antigorio preso degli impegni con quelli della valle Maggia per impedire danni allo stato, questi siano mantenuti»²².

E tali privilegi sarebbero poi stati riconosciuti e confermati anche dai

²⁰ Ricorda BERTAMINI T., *Requiem per un castello. Il castello di Rencio ed un brano di storia della valle Antigorio*, in «Oscellana», XV, 1985, n. 2, pp. 57-70 come, per esempio, il 31 maggio 1407 «i castellani, i vicari, i consoli e gli uomini della comunità di Vallese, da Grengiol in su» avessero trattato «con i rappresentanti dei nobili, vicini, comuni e uomini della valle Antigorio riuniti nella valle di Binn» per mantenere la pace, indipendentemente da qualsiasi rapporto con la corte di Mattarella; veniva persino stabilito che, qualora il vescovo di Sion avesse dichiarato guerra «con quelli dell'Ossola» qualora i Vallesani non avessero violato il territorio antigoriano, da Rencio in su, la pace non sarebbe stata violata; va notato, per inciso, come, per recarsi a Binn, i rappresentanti della comunità antigoriana abbiano percorso il ramo della strada antigoriana che, attraverso Crovea, l'alpe Devero ed il passo dell'Arbola conduceva in Vallese. Ancora Bertamini ricorda come il 16 giugno 1407 al Sempione venisse stabilita la pace tra vallesani e assolani di parte Spelancia «a Castro Renci infra», escludendo quindi il territorio antigoriano.

²¹ BERTAMINI T., *Requiem per un castello. Il castello di Rencio ed un brano di storia della valle Antigorio*, in «Oscellana», XV, 1985, n. 2, pp. 57-70; pp. 61-62.

²² BERTAMINI T., *Requiem per un castello. Il castello di Rencio ed un brano di storia della valle Antigorio*, in «Oscellana», XV, 1985, n. 2, pp. 57-70; p. 62.

successivi governi da quello sforzesco (nella figura di Bona di Savoia tutrice di Gian Galeazzo Maria, con atto del 19 giugno 1479), dal subentrante re di Francia (1499), ancora da Francesco II Sforza nel 1532, ed infine dal sovrano spagnolo.

Il medioevale asse viario sopra descritto, consentiva di mettere in comunicazione le pianure lombarde con il centro della Svizzera e dell'Europa in genere, a differenza della strada del Sempione che invece connetteva, come fa ancora oggi, l'Italia con la Francia e gli stati europei occidentali; in più però, per via della particolare orografia delle regioni che attraversava, la strada di Antigorio - Formazza, proprio col valico del Gries metteva in comunicazione con tutta un'altra serie di passi alpini che lo collegavano all'intera regione elvetica, assumendo così il ruolo di spina dorsale di un sistema viario assai complesso ed articolato. In modo particolare la diramazione per il passo San Giacomo consentiva il collegamento con il Gottardo, il quale a partire dal XIII secolo²³ prese a porsi quale antagonista di maggiore rilevanza per la via Antigorio.

²³ Il passo di San Giacomo venne aperto, secondo lo Schulte (SCHULTE A., *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, Leipzig, 1900., tra il 1215 ed il 1228. Cfr. SOLDI RONDININI G., *Le vie transalpine del commercio milanese dal secolo XIII al XV*, in *ifelix Olim Lombardia, Studi di storia padana dedicati dagli allievi a Giuseppe Martini*, Milano, 1978, pp. 343-484; in part. p. 403.

- Formazzina, per la evidente facilità di transito determinata dalla più favorevole situazione orografica delle terre attraversate. Tra la fine del XIII e gli inizi del XIV secolo per il controllo del Gottardo, che si andava configurando come il più importante passaggio in direzione nord - sud delle Alpi centrali, si scontrarono interessi e forze politiche elvetiche di grande caratura, e la stessa Berna, di recente fondazione (1191), entrò in lizza; ma fu però ben presto costretta ad abbandonare la partita di fronte ad avversari più potenti: questo determinò il convergere degli interessi bernesi sulla via parallela che attraverso il Gries, la Formazza, l'Antigorio e l'Ossola giungeva, grazie alla navigazione del lago Maggiore e del Ticino, alle pianure lombarde.

Qui la politica commerciale e di transito bernese trovò fertile terreno nei mercanti delle ricche regioni dell'Italia settentrionale, tanto da indurre tutte le popolazioni e le comunità, i cui territori erano attraversati dalla strada, a stipulare «un accordo decennale per la costruzione, manutenzione e sicurezza della strada verso Bomat e verso l'Ossola», al servizio appunto dei mercanti «lombardi». Così il 12 agosto 1397 si incontrarono a Munster i rappresentanti della città di Berna, del monastero di Interlaken, della valle di Hasli, dei villaggi del Goms dipendenti dalla parrocchia di Munster, della valle Formazza e della Val d'Ossola per stipulare una convenzione articolata in 7 punti:

«1. Noi tutti sopra nominati ci siamo accordati all'unanimità di costruire una strada che serva ai mercanti lombardi e agli altri che passano con le loro mercanzie sopra i nostri territori, disponendo che noi di Berna dobbiamo provvedere che la strada venga costruita sul nostro territorio fino all'ospizio del Grimsel; noi comunità appartenenti alla parrocchia di Munster, dall'ospizio attraverso il nostro territorio fino al confine di Bomat; noi della valle di Bomat e dell'Ossola nei nostri rispettivi tratti.

2. Per le balle come per ogni altra mercanzia verranno riscossi 18 rubbi, il doppio del vecchio dazio, che dovranno essere versati ad ogni deposito a sosta. Ciascuno per il proprio territorio, tutti noi ci impegniamo alla sicurezza dei mercanti e delle loro mercanzie.

3. Durante l'inverno i mercanti non dovranno essere oppressi con pesanti dazi speciali.

4. Se qualche carico viene perso nel territorio di qualcuno di noi, il proprietario deve lasciarlo in deposito, se lo vuole, altrimenti decida la comunità; secondo le leggi del luogo.

5. Chiunque commetta una colpa, dovrà essere giudicata in luogo, secondo le leggi del luogo.

6. Ai commercianti dovrà però esserne fatta regolare notifica.

7. Su tutto ciò ci siamo accordati, per noi e per tutti i nostri, e dobbiamo garantire la sicurezza ognuno sul proprio versante, noi di Berna oltre il monte d'Hasli e così via, senza oltrepassare la montagna. Questa sicurezza varrà per dieci anni, i prossimi a

venire».²⁴

Il documento fornisce alcuni dati preziosi: anzitutto che, pur esistendo evidentemente già un'infrastruttura, questa non poteva sopportare un intenso traffico, poi che presentava probabilmente punti difficoltosi o pericolosi e che risultava insufficiente delle necessarie strutture di supporto ed ospitalità, a cui non poteva forse più sopperire il solo Ospizio di San Bernardo. La nuova strada doveva dunque soddisfare tali mutate ed accresciute esigenze, facendo naturalmente i conti con le condizioni del territorio e soprattutto con i fondi, che dovevano essere incrementati con il raddoppio del dazio, il quale tuttavia doveva, anche dopo l'aumento, essere piuttosto basso, se si applicava una simile misura senza temere per questo una riduzione del traffico mercantile (anzi, semmai il contrario).

Ancora apprendiamo come già il vecchio asse viario fosse dotato di depositi o soste, che l'articolo 2 indica come già esistenti alla stipula della convenzione, e non come da costruirsi: non siamo però in grado di individuarne i resti materiali, seppure essi ancora esistono, o la localizzazione precisa (escludendo naturalmente l'ospizio di S. Bernardo e quello di Valtoggia, che naturalmente vanno ascritti anche alla tipologia delle soste).

²⁴ Cit. integralmente in Rizzi E., *Il passo del Gries (via del ghiacciaio) fra Milano e Berna*, Milano - Anzola d'Ossola, 1997, p.30.

Infine, cosa di estremo interesse, il documento testimonia come la via fosse praticata anche d'inverno: la prescrizione di non opprimere i mercanti «con pesanti dazi speciali» indica quanto fosse onerosa la manutenzione invernale, a carico delle rispettive comunità, e di come tale impegno finanziario ricadesse – almeno in parte – sui viaggiatori.

E' quanto mai difficoltoso definire quali trasformazioni furono apportate alla precedente infrastruttura viaria; certamente dovette permanere l'antico tracciato nella sua sostanza, apportando ad esso tutta una serie di migliorie consistenti nell'allargamento della sede nei punti o nei tratti troppo stretti, la costruzione o il rinnovamento dei ponti, la realizzazione di strutture di sostegno e di contenimento, l'erezione, laddove mancavano, di luoghi di accoglienza.

Risalgono agli inizi del XIV secolo, quindi anteriormente alla convenzione di Munster le prime notizie relative al transito di merci lungo la via antigoriana – formazzina, provenienti dalle pianure lombarde e diretti verso la Svizzera centrale: in primo luogo i pregiati panni milanesi, commercializzati dai mercanti Bertschi e Hugo von Boumatte (ossia di Formazza), citati in documenti del 1375, 1380 e 1386 quali acquirenti di consistenti partite di panni destinate al mercato tedesco²⁵. Il commercio dei panni e delle lane è ancora documentato per il XVI

secolo da Giovanni Matteo Capi, laddove ricorda come il contagio della pestilenza fosse stato diffuso nell'estate del 1550 in Ossola da una balla di lana proveniente dal Bernese e portata da un mercante di Croveo, che in quelle lande si riforniva²⁶.

Unitamente ai panni e alle sete lombarde, le merci trasportate verso nord erano: sale, biade (frumento, segale, miglio, avena), riso, zucchero, spezie (quali il pepe, la cannella, il garofano, lo zafferano e il ginepro). La merce di maggiore rilevanza ed interesse era naturalmente il sale, grazie al quale Caspar Jodock Stockalper aveva costruito la propria fortuna nei traffici lungo la via del Sempione, sfruttando abilmente la situazione politica che vedeva il governo milanese largo nel concedere contingenti di sale al Vallese per ottenerne l'appoggio politico contro la Francia. Lungo la via antigoriana – formazzina viaggiavano poi nascostamente le granaglie, come ricordato in un memoriale del 1590 che spiega: «Con l'occasione di condurre sali di transito o di comprar vino, sagliono nei sacchi comodati alla foggia del sale e nei barili del vino estrame di sfroso i granii»²⁷. Il commercio delle granaglie infatti, che, prodotte nelle pianure novaresi, avevano libera circolazione nel territorio dello stato

²⁵ Cfr. Rizzi E., *Il passo del Gries (via del ghiacciaio) fra Milano e Berna*, Milano – Anzola d'Ossola, 1997, pp.33-34.

²⁶ CAPIS G.M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, Domodossola, 1968², p. 116.

²⁷ *Memorale* dell'8 gennaio 1590 in ASM, finanze, p.o., Mazzo 512, cit. in Rizzi E., *Il passo del Gries (via del ghiacciaio) fra Milano e Berna*, Milano – Anzola d'Ossola, 1997, p. 40.

milanese, e quindi anche in Ossola, era invece per l'estero soggetto a forti limitazioni, legate alla ricchezza dei raccolti ed alle relazioni politiche: da qui la prassi clandestina del commercio, che i mercanti praticavano con evidente ampio guadagno, attraverso i passi del Gries, di Antrona e dell'Arbola, i quali erano meno controllati del Sempione.

Tuttavia la merce più intensamente trasportata lungo la via antigorioana – formazzina era il vino ossolano, che per le sue caratteristiche non poteva essere conservato, ma subito consumato. Questo commercio gli ossolani e «massime gli abitanti della valle Formazza, che non vivono se non di questo poco traffico», lo esercitavano «dai tempi antichi», verso «i paesi de' Svizzeri oltre monti, con i quali contrattavano mercantie»²⁸.

Numerosi documenti certificano il commercio di questo prodotto: una Cronaca della parrocchia di Munster del 1546 cita una carovana di formazzini giunti fortunatamente nel Vallesse nonostante una tempesta di neve, il 26 dicembre, con 9 muli carichi di vino, oltre che di miele e castagne, con 6 slitte trainate da buoi, mentre in un documento del 1549, compaiono i «conductores vini» di Baceno e di Crodo, i quali «eundo per et ultra montem vocatum Gryess», danneggiavano con la sosta dei muli i pascoli di Bettelmatt.

Quando, a causa della diffusione della peste, nel 1581, venne posto un blocco alla strada da parte delle autorità vallesane, blocco violato dai someggiatori di Formazza

e di Crodo, il governo milanese fece ad esse eco, limitando, in concomitanza con il periodo di carestia, l'esportazione del vino dal Ducato. Così il 24 luglio 1597 i reggenti della comunità di Munster scrissero al consiglio della valle Antigorio lamentando il pregiudizio che la chiusura della strada recava al commercio del vino, soprattutto dopo le ingenti spese sostenute per i restauri triennali effettuati lungo «itineris et passuum per montis Gries, Grimsulam (Grimsel) et Furcam».

Solo negli anni 1625 e 1641, a causa dell'estrema povertà della regione ossolana, il governo milanese accolse la richiesta degli agenti della Repubblica del Vallesse di poter liberamente estrarre i vini dell'Ossola: «sia per la loro debolezza, per la quale non si possono navigare, come ne anco rendere abbastanza a questo Stato per essere luoghi confinanti a detti Valesani, et anco Svizzeri confederati con questo Stato, nel quale li mercanti sogliono ricondurre formaggio, bestiame, ed ogni altra sorte di grassine, che rendono abbondanza non solo alli luoghi circonvicini ma anco a questa medema città».

Nel 1654, dopo una stagione di penurie causate dalle «gravi tempeste e nebbie patite», una relazione del Magistrato Ordinario dello Stato di Milano informa come nell'Ossola «il raccolto si è stato tenue, e quasi solo d'un terzo degli altri anni, e in Formazza, luogo il quale non produce vino, si troveranno più di due mila brente di vino vecchio, facendosi in detto luogo il magazzino di tutti i vini di detta valle, e forse dell'inferiore; quali si sogliono estrarre a Vallesani, Bernesi e altri

²⁸ Memoriale degli abitanti dell'Ossola Superiore, 7 giugno 1619, ASM, finanze, p.a., m. 1113.

Ottromontani». Una brenta ossolana corrisponde a 55.464 litri; 2000 brente a ben 111.000 litri: cifra che dà la misura dell'importanza del commercio del vino che passava per Antigorio - Formazza, dove il vino poteva essere conservato. Nel 1619 gli uomini di Premia avevano ben 15 cantine per la conservazione del vino, causando «gran danno» agli abitanti della valle, che dichiararono di stare «duoi mesi su per la montagna adietro alle sue bestie e a far fieno e li portano sino li figlioli e qui nella valle non vi resta alcuno e così [i mercanti di Premia] gli guastano le biave, fieni, ancor sin gli orti». Da Formazza, il vino era condotto «per il giazzaro qual'è il passo che va a Bemese e Vallesani e Underwaldo», o scambiato in Formazza con i prodotti che i mercanti ultramontani portavano²⁹.

Questi prodotti erano soprattutto il bestiame e il formaggio, ed in modo particolare, tra il XVI e il XVII secolo, quello prodotto nei territori attorno al lago di Brienz; oltre al Capi, che ricorda, agli inizi del '600, la presenza di «mercanti di Formaggio oltramontani»³⁰ nella locanda di Anton Zur Schmitten, i quali furono prima vittime e poi inconsapevoli diffusori del contagio pestifero in tutta la valle Antigorio - Formazza, e poi in buona parte dell'Ossola, altri documenti forniscono testimonianza del traffico di questa

merce³¹, pure per il secolo successivo. Abbiamo infatti notizia, nell'autunno del 1764, di ben 200 conduttori giornalieri di formaggio prodotto nell'Oberland lungo la mulattiera che univa l'Hasli a Formazza.

Oltre al bestiame commercializzato transitante lungo la via, i vallesani portavano sulle più alte alpi di Bettelmatt e Siedel, la cui proprietà era ad essi passata dai De Rodis, il proprio bestiame a pascolare, fornendo così

²⁹ Enrico Rizzi cita in proposito la relazione del podestà Setier, nel 1619, quale la prima memoria «del commercio (e forse della stessa denominazione tipica di «Sbrindesi» o «Sbrinz») del formaggio «duro» dell'Oberland». Ancora lo studioso menziona la deposizione di Gaspare Scilligo, di Formazza: «interrogato che sorte di mercanzia è questa che lui dice passare per qui, rispose: è formaggio di Sbrindesi et altre sorte di formaggio. Interrogato chi porta detto formaggio, risponde: i Confederati dell Cantoni e altri mercanti milanesi. Portano ancora corame, balle di panno feriso, et altro che si dimanda merla, che è panno grosso, et bestiame ancora, et lana»; quella di Francesco Gaudenzio, mercante di Premia: «vi passa il formaggio di Sbrindesi, parte del quale va a Milano e parte si consuma per la val d'Ossola, e viene ancora un puoco de corami qual non so dove vadino, può anco passare un puoco di lumache, qual vanno a Milano et a Pavia. Et non ho visto passare altra fuorché merlavoli che vengono dall'Alamagna»; e quella di Giovanni Antonio della Palla, mercante di Premia: «per il passo di Formazza passa formaggio di Sbrindesi, et formaggio di Orsera et di quel duro di Andermatt, puochi corami e merlavoli, et sale, qual non paga dazii»; cfr. Rizzi E., *Il passo del Gries «via del ghiacciaio» tra Milano e Berna, Milano - Anzola d'Ossola*, 1997, pp. 40-41.

²⁹ Cfr. Rizzi E., *Il passo del Gries «via del ghiacciaio» tra Milano e Berna, Milano - Anzola d'Ossola*, 1997, pp. 36-40.

³⁰ CAPIS G.M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, Domodossola, 19682, p. 118.

indiretta testimonianza del clima assai più mite, almeno fino al Cinquecento, di cui godevano queste lande, e quindi anche della più facile praticabilità del passo del Gries, allora non invaso dai ghiacci³².

I primi turbolenti decenni del XV secolo furono costellati dalle continue invasioni e ricacciate dei Vallesani, attizzate da uno screzio tra leventinesi e formazzini per ragioni di bestiame e alimentate dalle mire espansionistiche tanto del vescovo sedunense quanto dei cantoni della Svizzera centrale (Uri ed Unterwald), che miravano ad assicurarsi uno sbocco verso le ricchissime pianure lombarde sia attraverso il Sempione che il Gries ed il Gottardo. La strada del Gries e la valle Antigorio e Formazza furono teatro di transito di soldataglia e di conseguenti ripetuti saccheggi, ruberie e distruzioni. Anzitutto nel 1407, quando 300 armati dei cantoni di Uri ed Unterwald scesero in Ossola, passando oltre che da Formazza ed Antigorio anche dal Sempione, conquistarono il territorio e lasciarono un presidio a Domodossola, immediatamente cacciato; poi nel 1408, quando le truppe svizzere riacquarono il capoluogo e si spinsero fino a Vogogna, per poi essere respinti nel 1411 dalle truppe di Amedeo VIII di Savoia, a cui gli Ossolani avevano chiesto segretamente soccorso.

La discesa del 1415, che coincise con la

distruzione del castello di Mattarella, venne quasi subito rintuzzata, ma due anni dopo, nel 1417, gli svizzeri, percorrendo la sponda occidentale del lago Maggiore e risalendo l'Ossola riuscirono a conquistarla per ampi tratti: anche le valli Antigorio e Formazza vennero occupate, e i soldati svizzeri vi mantennero alcuni presidi per ben cinque anni, essendosi ritirati nel 1422 dopo la disastrosa sconfitta di Arbedo, presso Bellinzona, inflitta loro dall'esercito ducale comandato dal conte di Carmagnola.

Il 1425 vide nuovamente il territorio e la strada antigoriana - formazzina scenario di un'ennesima calata, quando un piccolo esercito composto da 500 unità al comando di Peterman Risigh di Switt attraversò i passi del Gottardo e del Gries per unirsi ad altri drappelli che, contemporaneamente, scendevano dalle altre vallate, e con i quali operò una temporanea conquista dell'Ossola Superiore, l'anno dopo abbandonata di fronte allo spiegamento di forze messo in atto dall'esercito ducale al comando del capitano Piccinino. La continua serie di invasioni e passaggi di soldataglia dovette provocare numerosi danni oltre che al territorio anche alla strada di Antigorio - Formazza, cui certo si pose rimedio (con lavori dei quali tuttavia non v'è traccia nella documentazione storica) nei decenni successivi i quali, dopo la ratifica nel 1448 del compromesso tra Ossola e Vallese e con l'attestarsi del dominio sforzesco, furono caratterizzati da condizioni di tranquillità.

³² Ancora per questi eventi si veda Rizzi E., Bettelmatt, *piccola storia di alpi, valichi e ghiacciai*, in «Oscellana», XXI, 1991, n. 3, pp. 173-186 e Rizzi E., *Il passo del Gries (via del ghiacciaio) tra Milano e Berna*, Milano - Anzola d'Ossola, 1997, pp. 42-43.

La massiccia invasione vallesana dell'aprile 1487, vide quali prime vittime anzitutto la valle Divedro, ma anche la valle Antigorio ed i suoi presidi, occupati immediatamente prima di procedere alla volta di Domodossola; il capitano Giovanni Battista del Ponte scriveva infatti il 18 aprile 1487 al Duca Ludovico Sforza:

«quilli [todeschi] quali sono venuti per la valle di Antigorio sono secundo se dice gente de la Liga del Bo, et ho inteso che bruxano et hano bruxato case et quelle gente che trovino de detta valle, menaro tutty per ly terri.»

E' facile immaginare il livello di distruzione cui fu sottoposta la vallata, e per conseguenza la strada e le sue infrastrutture: distruzione e saccheggio cui furono sottoposte ampie zone dell'Ossola nei giorni successivi, finché il 27 aprile i Vallesani non trovarono la terribile sconfitta nella battaglia campale svoltasi nella piana di Crevaladossola e di Preglia, ed attestatosi sull'antico ponte che permetteva di superare la Diveria e subito dopo il quale si diramavano la strada di valle Divedro e quella di Antigorio - Formazza. Proprio di fronte ad una delle testate del ponte gli Ossolani eressero, a ringraziamento della vittoria, un oratorio dedicato a S. Vitale, padre dei santi guerrieri Gervasio e Protasio, patroni di Domodossola³³.

³³ Il quadro storico-militare qui delineato e la citazione della lettera del capitano Da Ponte sono tratti da BERTAMINI T., *La storia*, in "Terra d'Ossola", Domodossola, 1984, pp. 77-112, alle pp. 88-91.

Scongiurato il pericolo delle invasioni svizzere apparve subito chiara al potere ducale la necessità di rafforzare il sistema difensivo delle vie di comunicazione con i passi transalpini; è tuttavia assai singolare notare come il maggior numero di interventi di rammodernamento dei preesistenti presidi e di costruzione di nuove fortificazioni riguardasse non tanto la valle Divedro, quanto piuttosto la valle Antigorio - Formazza (almeno così oggi appare, poiché qui più consistente è il patrimonio di architetture fortificate rimaste).

Il complesso dei lavori, avviati per espresso volere del duca Ludovico Sforza detto il Moro, si innestava su un preesistente sistema di presidio che non ci è noto nel suo complesso, ma che piuttosto è definibile in alcuni suoi elementi. Anzitutto il castello e le fortificazioni di Rencio, che vennero reimpiegati in relazione alle mutate condizioni geopolitiche, ossia recuperando soprattutto il fortilizio e abbandonando le «chiuse» che, abolita la linea di confine, non avevano più alcuna ragione di esistere. Secundariamente la torre a Veglio di Pontemaglio, che mostra con evidenza un nucleo più antico, di epoca medioevale, ed un successivo ampliamento quattrocentesco; ed infine la torre di Cristo, il cui ruolo primario era tuttavia quello di residenza dei De Rodis-Cristo, analogo alla cosiddetta «Torre» di Baceno, residenza del ramo Baceno dei De Rodis. Un quadro pressoché

completo del nuovo assetto conseguito dalle fortificazioni della valle dopo gli interventi sforzeschi, è descritto dal Villegas nel suo testo sugli statuti e privilegi dell'Ossola del 1685; egli inoltre ne rilevava, con qualche imprecisione, l'epoca e le ragioni della creazione:

«Turres fuerent erecte in Valle altera in communiem Premie loco dicto Al Passo, altera in eodem communi dicta turris de Christo, ubi antiquitus nobiles de Rodis habitabant, altera in pago Motii dicta de Rondina altera in communi Crodi dicta Rentio supra, altera in communi Pontis Maller dicta Vulto Avelio que inserviebant ut signa igne accenso darent castra antiquo dicto de Mattarella quando Vallesam et hostes invadere tentabant Mediolani Dominium et ut defenso prompta esset ac vigiles in aliis turribus.»³⁴

All'appello mancano innanzi tutto i due sbarramenti posti a controllo dell'asse viario antigoriano – formazzino di Croveo e di Passo³⁵, e poi la torre che sorgeva appena poco sotto la chiesa di Crevoladossola, a cavaliere di una bretella della strada che consentiva di evitare il transito in adiacenza al castello-

palazzo dei Silva, e che oggi risulta del tutto scomparsa. La torre, visibile e puntualmente descritta nella parte inferiore di una tela settecentesca riproducente Crevoladossola nel XVIII secolo³⁶, nei suoi caratteri formali e ossidianali rivela di appartenere al XV secolo, quindi alla *renovatio* sforzesca, e ostende il suo ruolo di controllo all'asse viario (la posizione infossata ne esclude l'utilizzo ai fini della segnalazione).

Il sistema di presidio si articolava dunque in opere di puro controllo degli accessi e del percorso della strada, e di vera e propria segnalazione del pericolo. Alla prima categoria appartengono la torre di Crevoladossola, lo sbarramento di Croveo, sulla via dell'Arbola, e l'apparato di presidio al Passo di Premia, qualche centinaio di metri dopo i due colossali massi erratici attraverso cui la strada passava. Alla seconda categoria invece sono da ascrivere la torre di Veglio³⁷, in diretta comunicazione con Crevola, con la fortificazione di Castelluccio (che aveva probabilmente

³⁴ Cfr. F. VILLEGAS, *Statuta et privilegia vallis Antigori*, Genova, 1685, p. 11.

³⁵ Sullo sbarramento di Croveo si veda: ARIOLI L., Lo sbarramento di Croveo, in «Oscellana», III, 1973, n. 3, pp. 101-106; CONTI F., Castelli del Piemonte, Novara, 1977, tomo I, pp. 115-117, BERTAMINI T., Luci su Croveo, in «Oscellana», XXIII, 1993, n. 3, pp. 161-191; p. 62.; sul posto di controllo di Passo cfr. ARIOLI L., Il Passo di Premia, in «Oscellana», III, 1973, n. 3, pp. 101-106.

³⁶ La tela è riprodotta parzialmente in NECCHI DELLA SILVA G., Vita del capitano regale Paolo della Silva, in «Oscellana», XVII, 1987, n. 2, pp. 78-103, e nella sua completezza (illustrando quindi anche la torre) in E. RIZZI (A cura di), *Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa*, Anzola d'Ossola, 1998.

³⁷ Per la torre di Veglio si veda NIGRA C., *Torri Castelli e case forti del Piemonte, dal 1000 al secolo XVI*, I, il Novarese, Novara, 1937 e CONTI F., *Castelli del Piemonte*, Novara, 1977, tomo I, p. 152.

anche funzione residenziale)³⁸ e con la piana valliva di Domodossola (quindi col castello di Mattarella), il castello di Rencio, che svolgeva, per la sua posizione a ridosso della strada anche da controllo di quest'ultima, la torre di Rondola³⁹ nel territorio di Mozzio, e quella di Cristo⁴⁰. Nell'ottica del sistema di segnalazione a vista, il complesso delle torri risulta oggi carente dei collegamenti tra la torre di Rondola, lo sbarramento di Croveo, la torre di Cristo e l'avamposto di Passo: probabilmente dunque altre torri esistevano a Croveo, Baceno, Cravegna e Crego, oltre che nel tratto tra Passo e Cristo, forse nell'area di S. Rocca; viene poi in soccorso la toponomastica, che suggerisce come numerosi luoghi denominati «Guarda» stiano ad indicare punti di controllo e di segnalazione lungo tutta la Valle.

La notevole diversità di consistenza fisica e rilevanza ossidionale tra i controlli di Croveo e di Passo suggerisce un differente peso nella valutazione

dell'importanza e nella frequenza di utilizzo dei due rami della strada Antigorio - Formazza, indicando come la via dell'Arbola fosse quella di maggiore rilevanza nel sistema di percorrenza valliva, così come la mancanza di approntamenti per la permanenza invernale nel presidio di Passo fa supporre un suo abbandono in tale stagione, quando il transito era reso difficoltoso dalle nevicate.

La strada di Antigorio - Formazza, che non solo aveva importanza «internazionale», ma che fin dagli inizi del XV secolo era addirittura considerata una via imperiale⁴¹, risultava affidata alla «giurisdizione» delle comunità locali: consuetudine che persisterà nel corso dei secoli solo formalmente per quelle vie che assumeranno poi la qualifica di Regie, ed invece sostanzialmente per quanto concerne le altre strade.

La persistenza della cura «comunitaria» delle strade e della regolazione del traffico mercantile trova eco nei numerosi Statuti delle comunità

³⁸ Sulla fortificazione di Castelluccio si veda BERTAMINI T., *Storia di Montecrestese, Domodossola*, 1991, p. 295.

³⁹ Per la torre di Rondola cfr. NIGRA C., *Torri Castelli e case forti del Piemonte, dal 1000 al secolo XVI*, I, il Novarese, Novara, 1937, ARIOLI L., *La torre di Rondola a Mozzio*, in «Oscellana», IV, 1974, n. 3, pp. 131-135 e CONTI F., *Castelli del Piemonte*, Novara, 1977, tomo I, p. 153.

⁴⁰ Per la torre di Cristo cfr. NIGRA C., *Torri Castelli e case forti del Piemonte, dal 1000 al secolo XVI*, I, il Novarese, Novara, 1937, ARIOLI L., *La torre di Cristo*, in «Oscellana», XVI, 1986, n. 3, pp. 117-122 e CONTI F., *Castelli del Piemonte*, Novara, 1977, tomo I, p. 178.

⁴¹ Alla dieta dei confederati riunita a Lucerna il 19 aprile 1417, il rappresentante di Formazza Tönnie Zer Tannen, chiedeva la liberazione da ogni diritto signorile del De Rodis e la concessione di un tribunale laico. Inoltre, egli affermava che «poiché, per il loro paese passano strade dell'impero, gli uomini di Formazza chiedono di amministrare la valle all'immediata dipendenza imperiale, senza vincoli signorili». Cfr. RIZZI E., *Il passo del Gries (via del ghiacciaio) tra Milano e Berna*, Milano - Anzola d'Ossola, 1997, pp. 35-36.

attraversate dall'asse viario i quali, specie per il tratto ossolano, vennero tutti rinnovati all'epoca della «pacificazione» sforzesca dopo le ripetute invasioni svizzere dei primi decenni del XV secolo. I più antichi statuti sono quelli di Obergenstel del 1497, e quelli di Formazza del 1486 e del 1493: gli statuti di Obergenstel contengono ben dieci articoli riguardanti la normazione del pascolo e del commercio, e prescrivono un dazio di 1 spengli per ogni mulo ogni notte a carico dei someggiatori di Formazza.

La prima versione degli statuti di Formazza, del 1486, dedica alla pratica del commercio un solo articolo «Delle mercanzie»:

«Di più statuiamo, ed ordiniamo, che qualsivoglia di detta Valle di Formazza sia tenuto e debba giustamente e fedelmente trasportare qualsivoglia mercanzia e condurle salve alle case d'essi, e che da esse mercanzie passino trattenere sino che saranno pagati delle loro mercedi; e se i conduttori falsificheranno detta mercanzia, siano castigati per furto e robbaria; e se la mercanzia è stata persa a caso, o disgrazia, senza colpa o fraude del conduttore, che non sia tenuto ad alcuna restituzione.»⁴²

Il modo di trattare l'argomento rivela da un lato la ormai consolidata pratica del

trasporto, e dall'altro gli inconvenienti più comuni che potevano occorrere nell'esercizio di quest'attività, ma soprattutto come la comunità volesse definire rigorosamente alcune condizioni di garanzia per i mercanti che sul suo territorio transitavano. E in quest'ottica la materia venne assai più ampiamente trattata appena sette anni dopo, nei nuovi statuti del 1493, dedicandovi ben tre corposi articoli (*Regolamento dei mercanti in transito, Doveri e diritti dei custodi delle bestie da soma e Norme per i vetturali*). Gli statuti disciplinavano quindi non solo il comportamento dei mercanti «forastieri» e di quelli locali, ma pure delle loro bestie e del loro mantenimento e custodia, per finire con l'attività del trasporto vero e proprio, esercitata dai «vetturali», che si servivano tanto di cavalli e muli quanto di buoi. Riguardo ai mercanti l'articolo corrispondente cita:

«*Regolamento dei mercanti in transito.* Inoltre [gli uomini di Formazza] stabilirono ed ordinarono per il rimanente che nessun forestiero e che non sia vicino della detta valle che abbia a transitare o ad andare e venire con cavalli someggiati o non someggiati per la detta valle, o si o presuma fare sosta o pernottare in e sopra i pascoli e nelle valli della detta valle con qualsivoglia cavalli o cavalle, muli o mule per farli pascolare se non per un giorno e una notte nella discesa e per un altro giorno e un'altra notte nella salita e non di più: Inoltre [stabilirono ed ordinarono] che non si possa pernottare, fare sosta e

⁴² Statuti di Formazza del 1486 nella versione italiana del 1686, pubblicati in DE CENSI U., *Val Formazza*, Milano-Arese, 1961, cit. p. 170.

nemmeno pascolare nel luogo (sopracitato) Valtoggia ove è detto «alla salita»; e chi lo farà incorra nella pena e multa contenute negli Statuti di detta valle, a meno che non sia stata ottenuta licenza dal detto Comune e dagli uomini; e ciò sotto pena di soldi due per ogni cavallo o cavalla, mulo o mula che pernottino in più e siano condotti al pascolo durante la sosta, che devono essere sborsati e pagati dal proprietario del cavallo o cavalla, del mulo o della mula alla sopradetta università; e [stabilirono ed ordinarono] che sia concesso ai sopracitati Consoli, Campari ed accusatori in nome della detta università recare un pegno e porlo nel luogo ove si amministra la giustizia e qui conservarlo finché dal predetto multato non sia interamente assolto alla università; e [stabilirono ed ordinarono] che nessuna osi e presuma rifiutare a4i detti Consoli, Campari, accusatori e Ufficiali il pegno, né ostacolare essi qualcuno di loro, né fare loro violenza verbale o materiale sotto pena di tre imperiali, che dovranno essere comminate dalla detta università, al cui pagamento si possa chiamare fino a che lo stesso pegno non sia sciolto»⁴³

Per l'attraversamento di Formazza dunque erano concessi non più di due giorni, tempo peraltro abbondante; la ragione del particolare regime cui era sottoposto la salita di Valtoggia è facilmente chiaribile riferendosi alla

regolamentazione dei vetturali, come si vedrà fra poco. D'altro canto il divieto di sosta e pascolo si estendeva su tutto il territorio della valle per motivi assai più palesi: da un lato di salvaguardare l'integrità del territorio attraversato, e dei proprietari di fondi sui quali altrimenti le bestie da soma avrebbero potuto pascolare abusivamente, dall'altro di evitare frode agli introiti del dazio. Le questioni al riguardo dovevano sfociare in scontri verbali e pure maneschi, che non dovevano essere infrequenti se se ne prevede la sanzione; e ciò doveva capitare soprattutto a Canza ove, per risolvere i problemi di cui sopra, si era istituita una particolare disciplina, e la creazione di personale adibito alla custodia e foraggiamento del bestiame in transito:

«Doveri e diritti dei custodi delle bestie da soma. Inoltre stabilirono e ordinarono che d'ora in poi all'inizio di ciascun anno, nel giorno della festa detto di San Bernardo il Comune e gli uomini eleggano e possano eleggere, o siano tenuti e debbano [eleggere] idonei pastori, cioè custodi, che abbiano a custodire i cavalli di qualsiasi forestiero che vi sia condotto alla sosta e al pascolo nei detti pascoli e vallette, affinché non facciano razzie e non provochino alcun danno nei possessi e proprietà delle private persone di detto Comune; e [stabilirono e ordinarono] che essi siano tenuti a consegnare in mano al padrone o a persone di sua dipendenza gli stessi cavalli o cavalle, muli o mule; e che i detti pastori, cioè

⁴³ Statuti di Formazza del 1493, pubblicati in DE CENSI U., *Val Formazza, Milano-Arésé*, 1961, cit. pp. 206-207.

custodi, debbano avere per il foraggiamento e la loro custodia sei imperiali per ciascun cavallo o cavalla, mulo o mula e per ciascuna notte, al cui pagamento il proprietario dei predetti cavalli è tenuto immediatamente; e se capitasse che i detti cavalli o cavalle, muli o mule provocassero qualche danno a qualcuno di detto Comune in qualche sua proprietà, che i detti pastori cioè custodi siano tenuti al risarcimento del danno ed [al pagamento] della multa in cui incorressero comminato dalla detta università, e che il padrone dei detti cavalli non sia tenuto a più che al pagamento delle dette sei imperiali per qualsiasi cavallo o cavalla, mulo o mula come sopra per il compenso della custodia come sopra.

A meno che i detti pastori e custodi non siano stati coinvolti in un accadimento del caso.»⁴⁴

Anche in questo caso tra le righe traspare chiara la volontà di offrire garanzie sia ai «vicini» che ai «forastieri» transitanti, attraverso la creazione di una «struttura di servizio» e di una disciplina «assicurativa» che non potevano che migliorare la qualità del mercanteggiare.

Le merci potevano transitare con carovane «private», ma in gran parte il trasporto, opportunamente normato, era affidato ai vetturali:

«Norme per i vetturali. (Inoltre stabilirono e ordinarono che se capitasse che alcune

merci si trovino in detta valle tanto in sosta, quanto in ospizio o in altro luogo, per essere portate al di là dei monti), che ordinatamente le stesse merci siano condotte da quelli di Formazza mantenendo quell'ordine, e (come sopra qualsiasi forestiero o di Formazza) fra i vetturali carichi con un bue per ciascun trasporto tanto quanto è trasportato da un cavallo nella detta valle, sia che le merci si trovino a Fopiano, o nella parte superiore della valle; e inoltre (stabilirono e ordinarono) che i detti vetturali salendo con le dette merci non passano né debbano passare per il borgo di Canza nelle ore notturne, ma che siano tenuti a fare quivi sosta e a depositare le merci fino a giorno fatto; e quando si sia fatto giorno i detti vetturali siano tenuti, assieme ai vetturali e agli uomini di Canza, a salire con le dette merci a Riale, e allorquando qui saranno giunti, se i detti [vetturali] della valle delle parti inferiori avranno alcuni buoi non carichi, che siano tenuti a precedere la carovana con due buoi non carichi sino alla casa di Valtoggia, ed ugualmente siano tenuti a fare altrettanto i detti di Riale se quelli della valle bassa fossero carichi; e se qualcuno non rispettasse [questa prescrizione], incorra nella pena di tre libbre imperiali da applicarsi come sopra; e se poi avanzassero alcune somme, siano divise tra gli stessi vetturali conducenti a discrezione del mercante, e se qualcuno di detti vetturali occultasse qualche soma, incorra nella pena sopradetta; e quando gli stessi vetturali giungano al piano di Valtoggia,

⁴⁴Statuti ... 1493. In DE CENSI U., Op. Cit., cit. p. 207.

il primo che giungesse a detto pianoro tanto con un cavallo quanto con un bue possa caricare e portare in basso la prima soma che trovasse; e allo stesso modo, gli altri vetturali, possano caricare via via, e siano tenuti ad osservare nella discesa l'ordine che c'era salendo; e [stabilirono e ordinarono che] qualsiasi conducente con some di sua proprietà possa caricare una soma di forestieri e una volta giunti a Airolo possa egli caricare tutte le sue bestie; e quanto avanzerà possano caricare e condurre per trasporto gli altri vetturali, al quale trasporto il proprietario delle merci risulta legato; e [stabilirono e ordinarono che] un vetturale possa trattenere presso di sé le some per tutto il tempo fino a che sarà stato pagato per il suo trasporto. »⁴⁵

Canza, Riale e Valtoggia e costituivano luoghi cardine del transito: il primo quale luogo di sosta e certo di esercizio del dazio, oltre che del controllo sanitario (come si vedrà più oltre); il secondo quale nodo di smistamento tra le due vie ai valichi dell'alta valle, Gries e S. Giacomo. Dall'articolo appare questo secondo il percorso più trafficato ed importante, sia per la presenza della «casa», ossia della sosta con ospizio, sia per la citazione del punto terminare, Airolo, donde si proseguiva per il S. Gottardo, che a quell'epoca aveva ormai assunto tutta la sua rilevanza.

Anche negli statuti cinquecenteschi di Interlaken e di Unterseen sono contenuti

specifici privilegi e prescrizioni per i someggiatori ossolani, che quindi si recavano fin in quelle vande, ed ancora in uno statuto doganale emanato dalle comunità dell'Hasli nel 1591 sono specificati i dazi da pagarsi da parte degli uomini di Domodossola e di Vogogna.

Gli statuti cinquecenteschi di Premia (1512) invece riservano grande attenzione alla manutenzione ed integrità delle strade – e quindi in particolare della via maestra; al capitolo XVII «Del andare alla vicinanza di Premia, et a Credenza della Valle d'Antigorio» si legge: «Item hanno stabilito et ordinato che quando si fa l'invito e Crida nelle Chiese di S. Michele di Premia e S. Gaudenzo di Baceno, o pure di casa in casa d'andare a Credenza dalla Valle d'Antigorio, e Vicinanza di detto Comune di Premia, o andar per lavorar et ordinar le strade di detto Comune, che le persone disubidenti di andare a lavorare, come sopra, siano condannate nella pena di soldi trenta due imp. per ogni persona inobediente, et per ogni volta, e si creda alli Consoli di Premia, et al loro giuramento nel accusar tali, purché non vi sia una terza persona; qual pena pervenga come sopra, salvo se qualche persona provasse d'esser stata inferma o impedita». L'importanza a Premia del «lavorar et ordinar le strade» nell'ambito della consuetudine dell'opera prestata al bene comunitario, e la forte multa da pagarsi in caso di inadempienza, risultano ampiamente indicative della grande importanza annessa quivi alle

⁴⁵ Statuti ... 1493, in DE CENSI U., Op. Cit., cit. p. 209-210.

infrastrutture di comunicazione, tanto rilevante da indurre «Li Homini del Comune di Premio» ad inserire, nelle aggiunte del 1527 agli Statuti, un capitolo specifico, il XII, «Di quelli che rompono li sentieri, o strade del Comune», dedicato esplicitamente alla salvaguardia delle strade: «Item hanno stabilito et ordinato che non sia qualche persona, quale ardisca, ne presuma rompere, e derupare le strade della terra del Comune fatte, sotto pena di lire cinque imp. per ogni contrafaciente, et per ogni volta: qual pena pervenga come sopra».

Ancora gli statuti premiesi citano un luogo significativo e ben riconoscibile ove passava la strada maestra; nelle aggiunte del 1598 il capitolo V, che proibisce di «di gettar legne di qualunque sorte per il Condotto, o sia Ammore della montata di piedimonte e del Rialaccio», prescrive anche che «quelli che varranno condur legna dalla Colla per il sodetto monte della Gattera, si dovrà balzare per il stretto chiamato fra due sassi, qual sito sarà libero per tal fine»; quindi il passaggio tra i due colossali massi erratici appena a nord di Passo era oggetto di particolari cure nella manutenzione.

Manutenzione che, diffusa a tutti i comuni della valle, era applicata per tutte le strade «pubbliche»; per esempio gli statuti del comune di Mozzio del 1513⁴⁶ (quindi coevi a quelli premiesi) vietavano rigorosamente a chiunque di «getare alcune pietre o sassi nelle strade publiche

del detto Comune sotto pena e bando di soldi 6 imperiali per ciaschadun fasso di pietre e per ciascuno e niente di meno sia tenuto portar le dette pietre o sassi fori di strada»⁴⁷. Le virgolette all'aggettivo pubbliche di cui sopra appaiono d'obbligo, se si pensa che ancora gli statuti mozziesi stabilivano [art. 37] «che si debba acomodare, aptare, ordinare et acomodare le strade del detto Comune da quelli che sono più vicini a dette strade et che hanno li luoghi e possessioni apreso et che hanno goduto ese strade; et chi ricusarà o havrà recusato di netar o acomodar ella via et ordinar dette strade situate apreso le loro possessioni o dove si saranno serviti di quelle e sino a loro comodità, di e paghi per pena e bando soldi 5 imperiali et inoltre sia tenuto acomodare esse strade». Il secolo successivo vide un ampliamento degli oneri legati alla manutenzione stradale a tutta la comunità attraverso il sistema delle comandate, che trova riscontro documentario in Antigorio – Formazza

⁴⁷ Analogo contenuto ha lo specifico articolo 61 Di non gettare pietre nelle strade negli statuti del 1436 di Viceno: «Stabilirono pure ed ordinarono che non vi sia alcuna persona del detto comune, ne di altrove, che osi o presuma gettare pietre nelle strade publiche del detto comune, sotto pena e bando di un soldo imperiale per ogni fascio d. pietre per ciascuno e per ogni volta- e nondimeno sia tenuto a portar via le dette pietre o a farle portar via dalla detta strada», Statuti ed ordini antichi di Viceno, pubblicati in BERTAMINI T., Viceno e i suoi statuti, in «Oscellana», IX, 1979, n. 2, pp. 57-78.

⁴⁶ Statuti ed ordini antichi di Mozzio, pubblicati in BERTAMINI T., L'antico comune di Mozzio e i suoi statuti, in «Oscellana», XXV, 1995, n. 2, pp. 99-127.

negli statuti di Cravegna (1627) ⁴⁸:

«6] Delle strade - Per la riparazione poi delle vie e delle strade stabilirono ed ordinarono che non vi sia alcuna persona del detto Comune o forestiera, avente possessioni e poderi entro in confini del detto Comune, che in qualche modo osi in futuro gettare o portare o in qualunque modo porre pietre, sassi e terra od altri impedimenti dannosi nelle strade o nelle vie comuni o in qualcuna di esse del detto Comune e neppure in qualche modo rompere o distruggere le stesse vie, anzi tutte le volte che gli uomini del detto Comune e quelli che hanno possessioni come sopra, sia in generale per pubblico proclama da farsi a voce, su richiesta dei consoli o dei rettori come sotto, sia in specie che in qualche modo, anche a voce, saranno avvisati o qualcuno di essi sarà avvisato, devono andare ad aggiustare, liberare dall'acqua, dalle pietre, spine e legni o pulire in qualche modo le dette strade o qualcuna di esse, o a lavorare affinché siano aggiustate o siano liberate come sopra, sotto pena di uno scudo d'oro ogni volta e per ogni persona.»

A queste prescrizioni andavano poi aggiunte quelle previste all'articolo 7, «Di non distruggere i muri, le recinzioni ed i muri di sostegno», che riguarda non soltanto le strutture di parcellizzazione e

sfruttamento del territorio, ma anche quelle a servizio degli assi viari. Lo stesso articolo ricorda come lungo le strade esistessero numerosissime portelle, ossia cancelletti «per la conservazione e la manutenzione delle terre e possessioni vicine ... affinché le bestie non entrino nei beni», e come vi fosse una «persona obbligata alla detta portella» che di essa si occupava, ponendola in sito e mantenendola in buono stato, «dalla festa dell'Annunciazione della B.V. Maria del mese di marzo fino alle calende del mese di novembre seguente». Di queste portelle dovevano esistere anche sulla via maestra; ma a caratterizzare il percorso della via, almeno fino a Baceno se non oltre, era un altro elemento che connotava largamente il territorio: le cosiddette *Toppie*, delle quali il secondo articolo degli statuti di Crevoladossola del 1607⁴⁹ non solo fornisce testimonianza, ma pure specifica la pratica di manutenzione:

«Tutte le persone di Crevola che possiedono strade pubbliche avvignate nel medesimo luogo di Crevola, sia in piano che sul monte, siano tenute entro dieci giorni prossimi, dopo l'avviso da farsi a voce o per scritto da parte degli esecutori del presente Ordine, dopo la conferma dell'Eccellentissimo Senato, a tenere sgombre tali strade dall'acqua e dalle pietre ed a mantenere le loro viti

⁴⁸ Statuti ed ordini antichi di Cravegna, pubblicati in BERTAMINI T., *L'ordinamento antico del comune di Cravegna*, in «Oscellana», XII, 1982, n. 3, pp. 113-121; n. 4, pp. 169-189.

⁴⁹ Statuti di Crevoladossola del 1607, pubblicati in BERTAMINI T., *Ordinamento dell'antico comune di Crevola*, in «Oscellana», XVII, 1987, n. 4, pp. 154-168.

sempre allargate ed alte in modo che ognuna possa comodamente andare e ritornare per esse, e dopo averle ripulite siano tenute nuovamente a non rimettervi le pietre e l'acqua, sotto pena e bando, di sei lire imperiali per ogni persona contrafacente ed ogni volta.»

Fondamentale era infine la persistenza degli antichi tracciati, a salvaguardia certo delle proprietà private, ma anche del transito mercantile: ancora a Mozzio si stabiliva che non vi fosse «alcuna persona vicina ne forestiera che habi ardire o presumi fare o innovare alcune strade non solite o cognosciute consuete nel e sopra il territorio e prati e campi di essi di Mozzio sotto pena e bando di soldi 1 imperiali per ciaschuna pezza di prato e campo e per il menatore soldi 1 imperiali per ciaschuna persona che conduchi boscho sotto pena di 1 soldo imperiale per ciaschaduna pezza di terra; et alli forasti eri si radoppi la pena»⁵⁰.

Il miglioramento e l'incremento delle strutture a servizio dei viaggiatori e dei mercanti sulla via rinnovata è testimoniato dal maggior numero di luoghi di ricovero che le fonti ci permettono di individuare: all'imprenditorialità privata della famiglia Zur Schmitten si deve l'eruzione, già nel XV secolo di una locanda a Zumsteg, ossia a Ponte; la sosta di Canza è menzionata, come s'è visto negli statuti

del 1493, così come il toponimo di Prato dei Lombardi, individuante una grande area tra l'abitato di Canza ed il Toce, indica da un lato il sito ove potevano pascolare le bestie da soma, e dall'altro la «provenienza» dei mercanti e dei vecturales, che giungevano appunto dalla grandi pianure «lombarde» dell'Italia settentrionale. Probabilmente proprio a Canza era collocato il posto di pesa delle merci: quando nel 1665 il maestro vetraio Sebastiano Rener di val d'Orsera stipulava contratto con i «mastri e sindici» della chiesa di S. Maria Assunta di Montecrestese per la realizzazione delle vetrate della stessa, egli stabiliva che, oltre al pagamento in moneta sonante di un terzo del compenso, il saldo dovesse farsi in vino «condotto nella valle Formazza a spese e rischio della fabbrica da sminuire, senza l'obbligo però di misurarlo di nuovo in Formazza»⁵¹, dove evidentemente questa operazione era costante, se non obbligatoria. Ancora, poco più a nord di Canza, il Restrello di Sanità costituiva la «dogana sanitaria», istituita però nel XVII secolo: qui i mercanti e le loro bestie dovevano attestare le proprie condizioni di salute, e soprattutto di non essere portatori del

⁵⁰ Contratto tra Sebastiano Rener e i curati e sindici della chiesa di S. Maria Assunta di Montecrestese, 11/5/1665, Arch. Parr. Montecrestese, trascritto e pubblicato in BERTAMINI T., *Storia di Montecrestese*, Domodossola, 1991, pp. 672-673; il legame del Rener con Formazza è inoltre confermato dal fatto che suo garante per il contratto in essere si offrì certo Carlo Fenaia di Formazza.

⁵⁰ Statuti ed ordini antichi di Mozzio, pubblicati in BERTAMINI T., Op. Cit., in «Oscellana», XXV, 1995, n. 2, pp. 99-127.

terribile mal contagioso, la peste.

Più tardi, nel 1569, un'altra struttura strettamente legata al transito di merci verrà eretta da un altro Zur Schmitten, l'ammano (ossia governatore della valle) Anton, la cosiddetta *Stein-Haus* (casa in pietra) oggi nota come Casaforte, il cui pianterreno era esplicitamente adibito al deposito delle merci. Nella situazione quanto mai difficile della regione ossolana nei secoli XVI e XVII, tormentata da passaggi di eserciti, rivolgimenti politici, insicurezza del transito, per la valle Formazza, più protesa verso la Svizzera che verso l'Italia lo scorcio del XVI secolo vide una discreta rifioritura del transito delle merci, confermato appunto dall'erezione della casa.

Infatti la posizione politica assunta dall'Ossola Superiore agli inizi del '500, parteggiante dapprima per i Francesi e poi avvicinata apertamente agli svizzeri, aveva nel secondo decennio del secolo causato il blocco, da parte di Lancillotto Borromeo, feudatario dell'Ossola inferiore, della libera circolazione delle merci; e questo era stato levato solo quando, a seguito della distruzione e saccheggio del borgo di Vogogna nel 1514 da parte delle milizie dell'Ossola Superiore, guidate da Paolo I Silva, e della conseguente lite, portata davanti ai capi della Lega dei XII Cantoni, la sentenza aveva costretto il Borromeo a ritornare sui suoi passi, ma anche gli invasori a restituire fortezze e territori occupati.

A peggiorare la situazione erano venuti poco dopo anche i saccheggi e le ruberie provocati da sei squadré di svizzeri

che ritomavano sconfitti dalla battaglia di Marignano, e che attraversarono tutta l'Ossola e la valle Antigorio - Formazza per ritornare in patria; ma furono soprattutto i continui rivolgimenti politici, assedi e battaglie a sconvolgere l'Ossola almeno fino al 1536, anno della definitiva presa di possesso della valle da parte del governo spagnolo. La relativa stabilità politica tuttavia non riuscì a rendere sicuro non solo il transito delle merci, ma nemmeno la vita civile stessa; per circa un secolo, dalla metà del XVI a quella del XVII secolo i temitori ossolani furono flagellati dalla piaga del banditismo, contro la quale il governo spagnolo si limitò a emanare infruttuose grida, ed a risarcimento dei cui danni le comunità dovettero impiegare ingenti capitali per rifondere le perdite dei mercanti che sulle strade transitavano in situazione di grave rischio. Tra le grida emanate dal governo spagnolo particolare rilevanza assume quella del 29 luglio 1595, che imponeva una serie di drastiche prescrizioni per garantire la sicurezza delle strade e del transito: anzitutto veniva concesso il mantenimento dei muri fiancheggianti le strade soltanto s'erano alti più di due metri, in caso contrario andavano rasi al suolo per non fornire ai banditi una postazione favorevole; secondariamente i boschi fiancheggianti le strade dovevano essere completamente tagliati, e le case adiacenti o chiuse o demolite per lo stesso motivo. Indubbiamente buona parte di queste prescrizioni non dovette avere concreta esecuzione, tuttavia la

drasticità delle misure fornisce misura di quanto il problema fosse diffuso, specie in valle Antigorio, dove addirittura interi paesi o famiglie, quali i Marini di Crodo, erano dediti al brigantaggio⁵².

Assai ridotto, e per certo fortemente penalizzato, dovette essere il traffico mercantile nel Seicento in Ossola a causa delle sfavorevoli condizioni determinate dal pesante giogo amministrativo del governo spagnolo, articolato in infinite tasse e balzelli, della cui evasione ripetutamente le comunità ossolane furono accusate, costringendole ad imbarcarsi in cause con il governo nelle quali risultarono tuttavia vincitori; dalle ripetute carestie che flagellarono il XVII secolo e dalla peste, che imperversò nel Cinquecento come nel Seicento.

Le ripetute diffusioni del morbo nei secoli XVI-XVII pervennero all'Ossola in larga misura dalle londe dell'Europa centrale propria attraverso la valle Antigorio - Formazza; se infatti la via del Sempione era dotata di una guardia fissa per il controllo sanitario a Paglino, le altre sfrade, ivi comprese quelle dell'Arbola e del Gries, venivano provviste di analogo presidio solo all'approssimarsi della notizia della diffusione del morbo. E non dovettero essere particolarmente efficienti quelle di Antigorio - Formazza, conferma il Capis, che ricordava come *un cento anni l'Ossola Superiore è stata più volte infetta dal contagio di peste, et che*

*per il più l'infettatione è stata introdotta dalli uomini di Croveo, et Baceno della Valle Antigorio, trafficanti al di là de Monti*⁵³.

Una prima volta il contagio si diffuse nel 1513 da un'osteria domese e da qui nel circondario del capoluogo, portato da un abitante di Croveo; una seconda volta, nel 1550, la pestilenza giunse con un sacco di lana portato ancora da un mercante di Croveo e proveniente dal Bernese; nel 1564 la pestilenza originò da Crodo, per poi diffondersi a Baceno; infine il 1613 vide il propagarsi della terribile malattia causato da tre fratelli valesiani che nel bernese lavoravano e che, sulla strada del ritorno verso casa, a Lucerna, dopo la morte di uno di loro per causa del *mal contegioso*, decisero di riportare in patria le spoglie. Ottenuta senza difficoltà la bolletta di sanità a Lucerna, Airolo e a Formazza, i due, penetrati col loro macabro fardello in Italia, presero alloggio nella locanda di Anton Zur Schmitten a Ponte. Il loro passaggio provocò la morte del locandiere e della moglie, la diffusione del morbo a Formazza ed a Uriello ed il blocco del traffico di merci e persone a Pontemaglio a mezzo di una guardia armata, che venne rilevata solo quando il Commissario Giovanni Antonio Gritta, incaricato di gestire la delicata questione, non fu sicuro della scomparsa

⁵² Il profilo storico-militare qui delineato e i contenuti della grida del 1595 sono tratti da BERTAMINI T., *La storia*, in «Terra d'Ossola», Domodossola, 1984, pp. 77-112, alle pp. 91-96.

⁵³ Cit. in CAPIS G.M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Divomb d'Ossola e sua giurisdizione*, Domodossola, 1968², p. 115.

del morbo⁵⁴.

Un tanto serrato susseguirsi di pestilenze indusse pertanto ad approntare due stabili restrelli di sanità, uno a Canza per vigilare la via del Gries e quella del S. Giacomo, l'altro a Croveo per l'accesso dall'Arbola, che però nulla poterono, nel 1630, di fronte al diffondersi del morbo proveniente dalla bassa Ossola, e che si propagò *«nelle terre di Oresso, Riviera, et Premia dalla Valle Antigorio ... poi in Crevola, Crodo, Preglia...»*⁵⁵.

Al problema del brigantaggio invece una parziale risoluzione venne data con la creazione delle milizie popolari, istituite con l'ordinanza del 6 febbraio 1616 emanata dal governatore di Milano Marchese di Hinojosa: nate soprattutto con lo scopo di non lasciare sguarnito il territorio, esse svolsero un'azione di controllo e garantirono la sicurezza di tutte le vallate – poiché ognuna ne possedeva, anche la valle Antigorio – Formazza⁵⁶.

L'azione di controllo delle Milizie popolari nel XVIII secolo si estese a quasi tutti gli aspetti della vita civile, ed anche al controllo del transito delle merci, come dimostra il verbale dell'adunanza dei

membri della giurisdizione di Valle Antigorio, tenutasi a Crodo l'8 settembre 1797⁵⁷, ove restava *«necesario di provvedere in maniera che non segua più veruna estrazione di granaglie al fuori Stato al canto della strada di Devro l'unica, che direttamente tende al fuori stato, e confina col Vallese»*; la decisione presa fu quella di incaricare le comunità di Bacena e Croveo della sorveglianza, con la possibilità da parte di esse di incaricare *«persone capaci le quali in loro vece vegliano per impedire le suddette estrazioni»*.

La via Antigorio – Formazza, nel suo sviluppo da Crevola e da Montecrestese fino ai passi alti, attraversava territori dalla complessa e variabile orografia, ed era molte volte costretta a superare ostacoli naturali di grande rilevanza, quali la forra di Pontemaglio, l'imponente gradino delle Casse e il salto della Frua: essa pertanto risultava per lunghi tratti, specie quelli in costa, fortemente strutturata; per amplissimi tratti era da un lato sostenuta da massicci muri realizzati a secco, e dall'altro si estendeva contro montagna grazie ad altre strutture murarie, sempre a secco, che ne proteggevano il sedime dai franamenti del pendio. Questi erano inoltre scongiurati da una fittissima rete di canalizzazioni in gran parte di origine naturale, e poi assecondate da opere artificiali, che convogliavano le acque provenienti dalle precipitazioni

⁵⁴ Cfr. CAPIS G.M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, Domodossola, 1968², pp. 115-119.

⁵⁵ Cit. da CAPIS G.M., *Memorie della corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola e sua giurisdizione*, Domodossola, 1968², p. 121.

⁵⁶ Anche per queste notizie storiche di veda BERTAMINI T., *La storia*, in *«Terra d'Ossola»*, Domodossola, 1984, pp. 77-112, alle pp. 99-100.

⁵⁷ *Ordinatio della valle d'Antigorio*, 8/9/1797, Archivio Comunale di Crodo, p. I, m. 9, f. 1.

meteoriche verso il basso, fino allo scarico nel fiume. La strada, che costituiva una sorta di sbarramento al libero deflusso di questa rete, era pertanto costellata di guadi, crocchi, lornature e sovrappassi, mentre la sua superficie orizzontale era attraversata da cunette scolmatrici, ed affiancata da lunghe canalizzazioni per la raccolta ed il deflusso della pioggia.

La superficie della strada era in gran parte selciata: la tecnica più antica, di origine romana, prevedeva la posa di grandi blocchi dalla superficie piane in fondo, ed il loro contenimento laterale a mezzo di consistenti elementi lapidei disposti longitudinalmente ed infissi in profondità nel terreno o nel muro di sostegno; una tecnica più recente, usata già in epoca medioevale, vedeva ampiamente ridotta la dimensione degli elementi della pavimentazione, ed il loro inserimento di coltello, intercalato da cordoni trasversali in genere lunghi quanto la larghezza della strada ed in unico pezzo (o al massimo diviso in due), la cui frequenza era sempre più serrata nei tratti in pendio, mentre sul bordo esterno erano ancora blocchi di grande dimensione saldamente infissi a svolgere funzione di contenimento; ampiamente diffusa nei secoli XIX e XX è infine la tecnica del cosiddetto *carett*, che accosta al trattamento del fondo di origine medioevale a elementi disposti di coltello, la stessa tecnica per il contenimento laterale, quindi disponendo elementi analoghi di piccola dimensione ancora di coltello ma in direzione trasversale.

La cura e manutenzione della strada e dei

suoi elementi (ed in particolare, si veda più avanti, i ponti) era affidata, s'è visto, in gran parte alle comunità: la particolare situazione governativa della valle Antigorio però, che risultava indipendente dalla Corte di Mattarella e che aveva quindi un suo podestà con sede a Crodo, prevedeva anche sorta di supervisore, nella figura appunto del podestà, il quale era tenuto a compiere una visita biennale a tutte le strade, e quindi, a maggior ragione, a quella maestra di valle, per individuare tutti i danni o inconvenienti sopravvenuti, e predisporre le opportune ordinanze a ciascuna comunità. Il costo della visita biennale alle strade del Podestà era proporzionalmente ripartita tra le varie comunità, ed il carico sui rispettivi magri bilanci aveva, di conseguenza, cadenza biennale; dagli allegati ai processi verbali per la redazione del Catasto di Maria Teresa d'Austria, redatti nell'estate del 1722, si vede come, fino ad allora, per la visita del Podestà Crodo spendesse L. 24, Baceno e Croveo L. 30, Premia L. 12, Mazzio, Vicerio e Cravegna una cifra più ridotta⁵⁸; dagli stessi documenti emerge invece come le spese sostenute dalle varie comunità per i lavori di riparazione (che comprendevano anche quelle relative ai ponti) fossero a cadenza annuale: L. 60 per Crodo, L. 300 per Baceno con Croveo, L. 300 per Premia, con una

⁵⁸ Processo dei beni della comunità di Croveo con Baceno, 15/7/1722; Processo dei beni della comunità di Crodo, 19/7/1722; Processo dei beni della comunità di Premia, 17/7/1722, ASM, Confini, parti cedute, m. 12.

differenza sostanziale che commisura la ben differente entità dei tratti che ciascuna comunità aveva in carico: per Crodo da Pontemaglio sino al ponte di Verampio; per Baceno da Balmuccia a Pioda, e su su verso la valle del Devero, per Goglio e l'Alpe Devero fino al passo dell'Arbola; per Premia dal ponte di Verampio sino a poco prima di Foppiano. Con la presa di possesso della Lombardia e quindi dell'Ossola da parte del governo austriaco (14 ottobre 1706) l'onere delle opere di manutenzione e riparazione per le strade di maggiore importanza, le cosiddette vie Regie, passò dalle singole comunità al governo giurisdizionale, amministrato dal pretore, il quale non più solo si occupava delle biennali visite, ma anche di provvedere alla gestione dei lavori; di ciò resta testimonianza, per alcuni degli ultimi anni del XVIII secolo, nei Libri del ricavato e delle spese della Valle Antigorio.

Così il 1781 vede una serie di pagamenti tra la fine di ottobre e quasi tutto novembre per riparazioni alla «strada reggia»⁵⁰, ed in modo particolare, «per comperare tre libre di polvere per rompere il sasso nella landa di San Martino», allo scopo di allargare un tratto di strada che correva forzatamente a ridosso della parete rocciosa per via della natura del terreno circostante, paludosa

⁵⁰ 21 ottobre Lire 3,5 «per comperare tre libre di polvere per rompere il sasso nella landa di San Martino»; 9, 12, 16, 18 novembre per «comodar la strada regia», rispettivamente Lire 4, 4, 7, 3,40, 5,8; Cfr. Libro del ricavato e delle spese della valle Antigorio, Archivio comunale di Crodo, p. 1, m. 9, f. 2.

ed evidentemente impraticabile.

Probabilmente al 1782 risale una alluvione dell'Alfenza che provocò danni alla strada antigoriano-formazzina appena fuori l'abitato di Crodo, della quale peraltro non si ha notizia⁵¹, perché il Libro del ricavato per l'anno 1782 e quello per gli anni 1783-1784 riporta, oltre alle spese per la visita biennale del Pretore alle strade, anche la somma di scudi 5 pagate «a Guglielmo Gambino per avere fatto il ponte sopra l'Alfenza» nel 1782, 40 lire per «comodare le strade» sempre nel 1782, lire 16,7 per «spaccare alquanto il canale o sia strada nel Alfenza», e in quello del 1785 si ritrova una spesa di L. 5 «per il ponte messo sull'Alfenza di n. 5 tampiare con asce», ponte che quindi venne completato solo in quell'anno. E lavori che sono da ritenersi di riparazione alla stessa alluvione sono quelli in cui ancora il Gambino ricostruì il ponte di Braccio, naturalmente sempre in legno, come quella sull'Alfenza⁵¹.

⁵⁰ Sulle alluvioni in Ossola si veda PINAUDA F., *Le piaghe dell'Ossola, Domodossola*, 1915, in particolare le pp. 3-69, e più recentemente, BERTAMINI T., *Storia delle alluvioni nell'Ossola*, in «Oscellana», V, 1975, n. 3 pp. 145-163; n. 4, pp. 201-223; entrambi i contributi non coprono, tuttavia, tutta la cronologia degli eventi alluvionali, che è ancora lì da venire.

⁵¹ Le visite alle strade del pretore sono documentate (e pagate) il 29 giugno e il 20 agosto 1783, e il 18 aprile e l'1 dicembre; Cfr. Libro del ricavato e delle spese della valle Antigorio, Archivio comunale di Crodo, p. 1, m. 9, f. 2, nel quale sono riportati anche tutti gli altri pagamenti.

La valle Formazza invece, in forza della lunga sequela di privilegi ad essa concessi dal governo milanese, godeva di una sostanziale autonomia amministrativa che la rendeva indipendente, di fatto, dal governo istituzionale dell'Ossola Superiore, ossia la corte di Mattarella. Ciò naturalmente anche per quanto riguardava la gestione e manutenzione delle strade, come dimostra la risentita protesta che, in forma di supplica, «i poveri huomini della Valle di Formazza» presentarono nell'autunno del 1657 al governatore di Milano contro il fiscale della corte Domese Giovanni Giacomo Masnaghi⁴².

Il Masnaghi infatti, «con cavalcate et intolerabili dispendi sotto pretesto che come Delegato Magistrale (ossia del magistrato delle acque) gli possa costringere a fabricare Ponti sopra il fiume Toce dove non sono necessarij, et arrizar con viva pietra strade in diversi luochi», secondo i formazzini interferiva su un territorio non di sua competenza, imponendo oltretutto spese – giudicate forse troppo parzialmente inutili – che senz'altro non potevano essere agevolmente sostenute dalla comunità.

Ma in particolare un punto aveva acceso gli animi e risoluto alla supplica, ossia la decisione del Masnaghi di imporre la arrizzatura, ossia selciatura, della strada «nella montagna detta la foglia per la quale ascende al Monte di Valdogio, et si passa alla repubblica de s.ri Svizzeri per il spatio di due miglia e qui dando principio

con detta rizzata al piede di detta soglia, e continuando sino alla summità d'essa». Un lavoro di notevolissima entità e dispendio, su una strada che «à memoria d'huomini non sia mai stata questa strada rizzata come pretende essa sopra delegato, essendo qui commoda e sicura senza esser rizzata poichè si camina sempre sopra la pura terra senza sassi né precipizj e giornalmente in tempo d'estate quando i monti non sono coperti di neve vi passano e mercanti con cavalli e mercantie, e parimente ci passa ogni altra sorte di bestie bovine, et d'altra specie».

Nei segmenti più elevati quindi, e probabilmente la situazione era analoga anche per il ramo che, biforcandosi la strada a Riale, conduceva al Gries, queste strade non erano strutturate con elementi artificiali, ma risultavano percorribile proprio grazie al continuo passaggio e alla manutenzione costante, che eliminava le pietre scoperte sul fondo dal ruscellamento delle acque piovane; e questa manutenzione, i formazzini, la praticavano, e ad essa ci tenevano pure per motivi economici poichè, come tenevano a precisare, «non mancano li stessi suplicanti di diligenza di mantener ponti e strade dove fa il bisogno complendogli ciò fare a fine che francamente possino transitar le mercanzie e bestiami per quel povero Paese che ne caciono qualche utile».

La cura e manutenzione della strada antigorianò-formazzina costituì punto di interesse anche per la repubblica

⁴² Supplica degli uomini della comunità di Formazza, 22/9/1657. ASMI, acque, m. 1287.

cisalpina, soprattutto in ragione del fatto che essa era in diretta comunicazione con la nuova strada napoleonica del Sempione; un primo problema da risolvere fu quello del raccordo tra la nuova carrozzabile e mulattiera nel loro punto nevralgico, ossia l'attraversamento della Diveria, prima coincidente con il ponte esistente davanti all'oratorio di San Vitale. La costruzione del nuovo, altissimo ponte poneva infatti le strade su due diversi livelli, rendendo scomodo il raccordo, conseguibile solo o scendendo alle porte di Preglia e tomando verso la Diveria, o spingendosi fino alla chiesa dei SS. Pietro e Paolo, lambita dal tracciato della strada antigoriano-formazzina. Un raccordo immediato venne eseguito solo nel 1812⁴³, ed articolato in due tracciati, uno sulla sponda destra, per scendere sino all'oratorio di S. Vitale, l'altro sulla sponda sinistra, a mezzo di una torre costruita su una delle spalle dell'antico ponte in muratura, discendendo la quale, a mezzo di numerose rampe di scale, si poteva passare dal piano del ponte nuovo al livello di fabbrica.

Il secondo problema fu quello di porre mano ad alcuni segmenti del tracciato decorrente nelle «frazioni di Pontemaglio e Crevola» che si trovavano «talmente in pessimo stato, che danno luogo nei forti reclamii», tanto da indurre il viceprefetto del distretto di Domodossola ad ordinare al podestà di Crevola la visita alle strade e la redazione di una apposita perizia di

spesa⁴⁴, nella quale naturalmente fossero precisamente computati gli oneri a carico dei singoli proprietari i cui beni confinavano con l'asse viario.

Anche il comune di Crodo fu interessato a questa generale opera di risistemazione, con lavori che, affidati il 27 luglio 1812 al capomastro Giacomo Citrini⁴⁵, interessavano tutto il tracciato di strada dal confine con Crevola a Pontemaglio, fino a quello con Baceno al ponte di Verampio; essi riguardavano la regolarizzazione del profilo trasversale per mezzo dell'arretramento dei muri di sostegno e confine, il rifacimento di alcuni tratti di selciato (con pietre, specificavano i capitoli d'esecuzione, non «di maggiore grossezza dal 016 al 028 centimetri»), la realizzazione di cunette di scolo delle acque, la ricostruzione di muri di sostegno, l'adattamento delle rogge e corsi d'acqua che venivano utilizzati dai privati, e la costruzione di un nuovo tronco di strada «in principio del piano di S. Martino»⁴⁶, e per la precisione «fino alla punta del piano» (ossia dove sorge l'oratorio), il cui tracciato veniva posto più a monte sul pendio «per pericholo

⁴⁴ Lettera del Vice - Prefetto del Distretto di Domodossola, 1 aprile 1811, Archivio Comunale di Domodossola, serie II, m. 27, f. 5.

⁴⁵ Verbale di assegnazione del comune di Crodo, 27 luglio 1812, Archivio Comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 2.

⁴⁶ Capitoli d'appalto per la sistemazione della strada maestra, 1812, Archivio Comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 2.

⁴³ Cfr. Estratto dell'Ordinato del Comune di Crevoladossola del 10 novembre 1812, Archivio Comunale di Domodossola, serie II, m. 27, f. 5.

del fiume Tose»⁶⁷.

Con la restaurazione e l'istituzione dell'ordinamento territoriale in province, e soprattutto con la pubblicazione delle Regie Patenti del 29 Maggio 1817 prevedeva tra l'altro l'introduzione della classificazione delle strade in comunali e provinciali, la quale venne a ridefinire il quadro finanziario della pratica della manutenzione stradale, che nella prassi era sempre affidata ai comuni, i quali tuttavia potevano godere di un finanziamento da parte dell'intendenza, alternativamente di Pallanza o di Domodossola a seconda dell'accorpamento e scissione della provincia dell'Ossola; anche per la loro strada maestra le comunità della valle cercarono quindi di approfittare dell'occasione, cercando di farla dichiarare provinciale, come si legge nell'Ordinato della Valle Antigorio del 19 ottobre 1818⁶⁸. La pratica della manutenzione delle strade vedeva tuttavia, ancora nei primi decenni dell'Ottocento, buona parte degli oneri accollata ai proprietari dei fondi che con l'asse viario confinavano, sulla base delle Primo regolamento annesso alle sopracitate Regie Patenti; ad essi era fatto «obbligo di fare eseguire la regolare espurgazione dei fossi sotto pena in caso

di negligenza della multa di 25 centesimi per metro lineare»⁶⁹, di non ostruire tali fossi e, soprattutto, di irregimentare le acque scorrenti nei propri terreni in modo che non scaricassero sul sedime stradale danneggiandolo. Ancora i proprietari erano tenuti a «mantenere le opportune palafitte e terrapieni» e «i sostegni e le ripe degli fondi ... laterali alle strade»; non era loro concesso di piantare alberi d'alto fusto a meno di tre metri dal limite, ma anzi a loro era attribuito l'onere di tagliare rami ed escrescenze degli arbusti che potevano invadere l'asse viario.

La comunità invece si doveva occupare della manutenzione del vero e proprio fondo stradale, e naturalmente degli elementi di maggiore rilevanza dell'infrastruttura, in modo particolare i ponti.

Alla figura del pretore, la cui istituzione continuò a sussistere, rimase tra l'altro l'obbligo della visita alle strade: per buona parte dell'Ottocento, e soprattutto per il comune di Crodo, restano numerose relazioni di queste visite, dalle quali emerge come ai privati, nella maggior parte dei casi, si prescriveva il riattamento ed arretramento dei muri di sostegno, in modo da regolarizzare l'ampiezza del sedime stradale, mentre la Comunità si dovesse fare carico di rifare o riparare i tratti di «careffa» danneggiati e di provvedere alla realizzazione o al

⁶⁷ Perizia delle opere puramente necessarie eseguirsi a carico della comune nella Strada Comunale di Crodo ... capomastro Giacomo Cittrini, 14 e 15 maggio 1811, Archivio Comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 2.

⁶⁸ Ordinato della valle d'Antigorio, 19/10/1818, Archivio Comunale di Crodo, p. I, m. 9, f. 1.

⁶⁹ Notificazione del sindaco di Crodo Rocco Gianoni, 1817, Archivio comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 1.

rinforzo dei ripari alle proprietà private che si trovavano in prossimità dei corsi d'acqua, in particolare l'Alfenza⁷⁰.

La ricca documentazione archivistica per il comune di Crodo testimonia di una continua attività di controllo e manutenzione del tratto della strada antigoriano-formazzina insistente sul territorio comunale: si sono conservate le relazioni di visita alle strade del podestà di Antigorio per gli anni 1891, 1820 e 1823, che puntualizzano nel dettaglio i diversi lavori da eseguirsi nei più minuti tratti, individuati attraverso l'indicazione dei proprietari dei terreni confinanti⁷¹.

Una descrizione della strada dopo questi lavori è riportata in un documento del 1825, che di essa individua due tratti, il primo della «strada chiamata di Crodo» ed il secondo della «strada chiamata Maestra»:

«Questa strada [di Crodo] conduce al confine col territorio del Comune di Crevola, ha suo principio nel borgo di Crodo ed è continuativa in direzione verso mezzodi con andamento la maggior parte regolare, costituito da diversi tratti di rettilinea, sino al confine suddetto di Crevola; e mette la detta strada anche nei Villaggi ossia borgate di Vegno al Molinetto, Rencio Superiore ed Inferiore; il suolo della strada è incapato a luogo a

luogo ed in parte pressochè a livello dei terreni laterali che per la metà circa della tratta totale sono coltivati; ed in parte a prato ed una porzione a selve e contro battuta del bosco fruttifero, ed a vigna, [...] Conduce questa strada [Maestra] al Rampio. Comincia dal abitato del borgo di Crodo avanti detto e prosegue in direzione fra mezzanotte e levante e conserva un andamento regolare sino al confine col territorio della Comunità di Baceno, Croveo. Detta strada trovasi col suolo quasi orizzontale al piano dei terreni laterali, e questi per due terzi circa sono coltivati a vigna, e in parte coltivati a prato, ed in parte a pascolo. Questa strada attraversa i Villaggi di Braccio di Fuori e di Dentro.»⁷²

Questo percorso era naturalmente quello più diretto, che dai confini comunali portava all'abitato di Crodo; esisteva tuttavia una tracciato più alto (si veda la descrizione dettagliata della strada ricostruita attraverso le fonti cartografiche settecentesche) che passava per Vegno e quindi per Emo: «La medesima [nel tratto di Vegno] parte dalla Cappella del Mulinetto passa di mezzo al Villaggio ossia Borgata di Vegno indi ascendendo sino passato al Villaggio di Emo ove va congiungendosi con quella [di Emo] che mette al confine del territorio di mozio verso sera. Qual strada rimane per lo più

⁷⁰ Cfr., a titolo di esempio, la Relazione del Podestà della Valle Antigorio al Comune di Crodo del 19 aprile 1817, Archivio comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 1.

⁷¹ In Archivio comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 1.

⁷² Elenco delle strade comunali nel territorio di Crodo, 1825, Archivio Comunale di Crodo, p. I, m. 1, f. 1.

incastrata sotto il piano dei terreni laterali, che nella pianura sono cattivi e nella colina sono in parte vigna e parte ranco; per il tratto verso Emo *la strada ... incomincia al di sotto della Piazza Parochiale, e prosiegue con direzione verso sera con andamento regolare, e quindi ascende con vari giri e risvolti, ed ha il suo termine ai cascinali di Cresta in cui confina col territorio di mozzio la maggior parte in colline, tutta la strada è incastrata più o meno sotto il piano dei terreni laterali che per prima parte sono cattivi, ed a vigna, parte a prato e selva*⁷³.

Nel suo tragitto la strada attraversava inoltre il torrente della Valle d'Oro con un piccolo ponticello in pietra lungo un paio di metri, e il rio di Mozzio a mezzo di un altro ponte, sempre di pietra lunga tre metri e largo due.

Il segmento di strada da Crevola a Crodo sarebbe stato, di lì a poco, completamente sconvolto, cancellando le strutture dell'antica strada, rendendolo carrozzabile fino alla piazza dell'abitato, con lavori che si conclusero, per questo primo tratto, nel 1839-1840.

I tratti successivi della strada carrozzabile sarebbero stati condotti a più riprese: il segmento Crodo-Baceno-Premia-Foppiano sarebbe stato completato fra il 1854 e il 1874; il segmento Foppiano - Fondovalle - Sottofrua fra il 1903 e il 1922; quindi, in prosieguo in occasione dei grandi lavori per la costruzione dei bacini idroelettrici dell'alta Valle Formazza, la strada rotabile raggiunse anche il passo di

S. Giacomo (1930).

Nell'attesa della realizzazione della carrozzabile la manutenzione della mulattiera, specie nei tratti alti, dovette essere meno assidua, se nel 1845 per John Ruskin essa era *arta di sassi*⁷⁴, e dieci anni dopo Samuel King descriveva il segmento oltre Premia come un *«sentiero ... infame, tracciato sopra grossi sassi sdruciolevoli e massi scavati sui quali il maldestro cavallo di Emma, la moglie inciampava e scivolava»*⁷⁵ e la piccola carovana fu costretta a farsi strada tra un labirinto di rocce, attraverso cui passava una *«pista stretta»*.

La disastrosa alluvione che il 21 luglio 1834 si abbatté sulle valli Divedro e Antigorio venne descritta con toni drammatici da Francesco Scaciga Della Silva:

«Era il 27 di quell'anno funesto e le piogge, che già da molti giorni duravano sembravano scaricarsi allora a diluvio per una bufera orrenda. Li fiumi e li torrenti da per tutto smodatamente crescevano e pareva anzi che l'Ossola intiera fosse un fiume solo in vari rami diviso... E intanto sulla vetta del Cistella s'addensavano ad ogni momento oscurissimi turbini e due impetuosi torrenti lassù generati, aprivansi il varco

⁷⁴ Ruskin J., Lettera a James Ruskin, 13 agosto 1845, pubblicata in AA. VV., *Il passo del Gries, via del ghiacciaio fra Milano e Berna*, Anzola d'Ossola, 1997.

⁷⁵ KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855.

⁷³ Ibidem alla nota precedente.

l'uno a Varzo, l'altro a Crodo, per gettarvi l'infortunio. Bella parte di casolari soffrì in Varzo la devastazione; ma in Crodo l'intero Borgo soggiacque a rovina. Una frana di monte s'era posta attraverso il letto del torrente Alfenza e raffeneva le acque che a guisa di lago si alzavano per apportare orrendo disastro. Gli abitanti meravigliati in vedere tanto scemarsi la copia de' flutti, salirono la montagna e restarono d'alto spavento compresi mirando quell'adunanza sì grande di acqua; speravano tuttavia che il torrente scaricandosi per l'alveo solito avrebbe il paese risparmiato. Ma ad un ora dopo mezzogiorno appena rotto il ritegno scaricaronsi impetuosi flutti sovra il borgo e tutto avvolgolarono in una desolazione terribile. Quarantasei case e ventotto stalle in meno di dieci minuti sparivano: dodici individui soltanto restarono vittima gli altri perché s'erano mossi alla chiesa per attendere alle pubbliche preci, ebbero campo a fuggire sulla collina attigua ... Il suolo restò coperto di limo denso, che mandava un orribile fetore: la porta del tempio fu inutile ritegno alla furia delle acque e le reliquie de' cadaveri dissotterrate galleggiavano sulla corrente per accrescere negli abitatori lo spavento d'un estermio universale. Chissà quante volte nei tempi antichi succedettero simili cataclismi, de' quali non è rimasta viva memoria, ma di cui dovunque si potrebbero ancora rintracciare gli effetti! »⁷⁶

⁷⁶ SCACIGA DELLA SILVA F., *Storia di Valdassola*, Vigevano, 1842, pp. 334-337.

L'alluvione provocò certo numerosi danni alla strada, ma in modo particolare appena a ridosso di Crodo, dove la furia dell'Alfenza sconvolse ampiamente il segmento che procedeva verso Braccio e Verampio.

I lavori di ripristino del tessuto viabilistico, che vennero approvati nella primavera del 1839⁷⁷, definirono un tracciato sostanzialmente più rettilineo del tratto che, uscendo dalla piazza del paese, portava al ponte ligneo sull'Alfenza, il quale dovette naturalmente essere ricostruito⁷⁸.

Lavori di sistemazione al segmento di strada, che rimane ancora oggi mulattiera, da Montecrestese a Pontemaglio vennero eseguiti una prima volta nel 1853 con la costruzione, su progetto del geometra Vincenzo Bianchi, di un ponte in pietra sul rivo Croppomarcio⁷⁹ in sostituzione di quello preesistente, e poi ancora nel 1869 per riparare ai danni provocati dall'alluvione del 1868 nel tratto presso Roleda⁸⁰.

⁷⁷ Delliberazione del Comune di Crodo, 24 aprile 1839, Archivio comunale di Crodo, parte I, m. 1, f. 2.

⁷⁸ Cfr. il progetto e la relazione di accompagnamento dell'aiuto ingegnere della provincia Pietro Jorio, in Archivio comunale di Crodo, parte I, m. 1, f. 2.

⁷⁹ Cfr. Casellario perizia e descrizione di diversi lavori e capitolato d'appalto del nuovo ponte da costruirsi sul rivo Croppo Marco nel comune di Montecrestese, 16 maggio 1853, Archivio comunale di Montecrestese, serie III, m. 5, f. 5.

⁸⁰ Descrizione e perizia delle opere, Archivio comunale di Montecrestese, serie III, m. 5, f. 4.

Come si vede anche dai casi citati gli elementi di maggiore rilevanza e difficoltà di gestione del tracciato viario erano i corsi d'acqua perenni, riali, torrenti e fiumi veri e propri: in genere essi erano superati per mezzo di guadi, più spesso con ponti a struttura lignea (quando le luci erano poco ampie o, quando lo erano troppo, o quando il letto del fiume risultava assai esteso e quindi la struttura lignea era in grado di resistere alla spinta delle acque, tranne naturalmente in tempo di piena, quando invariabilmente i ponti di questo tipo erano spazzati via).

In valle tra i ponti in legno di maggiore rilevanza erano a Crodo: anzitutto quello sull'Alfenza, che nel 1825 aveva ben otto metri di lunghezza per 1 ½ di larghezza, e poi quello «sul Torrente Vecchio dell'Alfenza a Braccio Dentro fatto di legno per il semplice pedone»⁸¹. Ognuna delle comunità della valle «*respectivam. te nel suo territorio deve mantenere i ponti praticabili, e sufficienti per li quali con sicurezza gli abitanti, e passeggeri possino traghezzarsi anche carichi dall'uno all'altro paese d'esso*», specifica un documento del 1689⁸², fornendo così testimonianza di una pratica che certamente doveva risalire ai secoli addietro.

La costruzione di un ponte in pietra costituiva uno sforzo economico di grandissima rilevanza, e veniva riservato ai luoghi ritenuti sicuri e caratterizzati da un grande flusso di traffico, o comunque

dove non era possibile fare altrimenti; lungo la via antigoriana – formazzina ponti di pietra erano:

- a Crevola, sulla Diveria proprio davanti all'oratorio di S. Vitale;
- a Pontemaglio per passare una prima volta sulla sponda sinistra, e poi per tornare sulla destra della Toce;
- a Verampio, per attraversare il torrente Devero ed accedere al Sasso di Premia, quindi a Baceno e Craveo;
- a Premia, lungo la bretella che conduceva a Cagiogno, quindi non direttamente posta sul tracciato principale;
- al Passo, appena poco oltre il budello tra i due enormi massi erratici ora scomparsi;
- poco dopo Foppiano, appena più sotto dell'attuale ponte stradale, per passare sulla sponda sinistra della Toce;
- appena sotto le Casse, una trentina di metri più a nord dell'attuale ponte carrozzabile, per ritornare sulla sponda destra della Toce.

Dai documenti di primo ottocento del comune di Crodo emerge poi l'esistenza nel territorio di competenza di ponti «in vivo» che, probabilmente, vennero eretti alla fine del XVIII secolo o ai primi del XIX: uno «*sopra la roggia dei molini di lunghezza metri 4 larghezza 1 ½*» uno al «*cosiddetto Croco delle Mote ... di lunghezza metri 2 ½ e larghezza due*», un altro «*sul rido di Vegno ... lunghezza metri 2 larghezza 1 ½*», uno «*al Castello*

⁸¹ Ibidem alla nota precedente.

⁸² Supplica dell'i uomini della comunità di S. Rocco, 30/7/1689, ASMI, acque, m. 1287.

di simile natura e positura», uno «al di fuori di Rencio di simile natura» ed infine «altro di fuori ... di Rencio inferiore di egual costruzione»⁸³.

Il ponte di Crevoladossola è di tutti il più noto e quello che maggiormente si ritrova nelle citazioni letterarie. La sua funzione di collegamento fra le vie antigoriano-formazzina e del Sempione con Domodossola, ma anche con la strada francisca, che proveniva dalla bassa Ossola e qui giungeva attraverso l'ampio giro della conca di Masera e Montecrestese, suggeriscono la sua esistenza almeno fin dall'alto medioevo, se non addirittura in secoli precedenti. Riguardo alla sua prima struttura non vi sono notizie, né sappiamo se quello attorno al quale si svolse la terribile e cruenta battaglia del 1487 fosse quello originario; è tuttavia probabile che le numerose e frequentissime alluvioni cui l'Ossola fu sottoposta nei secoli (e la Diveria era in piena persino il giorno della battaglia) avessero danneggiato, se non distrutto l'originaria struttura, che nel XV secolo era comunque in muratura; e pur'essa sarebbe stata a sua volta spazzata via dal fiume, ingrossato da straordinarie precipitazioni, nell'ottobre 1515.

In genere la manutenzione e ricostruzione dei ponti rientrava negli obblighi della comunità nel cui territorio essi si trovavano; tuttavia, quando il loro uso

rendeva servizio di grande rilevanza anche ad altre comunità, magari molto distanti, i diretti responsabili non si peritavano di richiedere un contributo, talvolta anche molto consistente, a tali comunità. Crevola decise di coinvolgere tutte le comunità dell'Ossola Superiore, muovendo istanza al vice commissario della Corte di Mattarella Luca Cropellina⁸⁴. La causa venne pertanto dibattuta presso il tribunale di Domodossola, e poi portata inutilmente a Milano, per giungere ad una conclusione solo il 3 febbraio 1518. Con essa i comuni di Domo, Montecrestese, Villadossola, Montescheno, Viganella, Schieranco, Antronapiana, Cisore, Mocogna, Bognanco Dentro, Bognanco Fuori, Caddo, Vagna, Tappia, Calice, Bacenetto e Castaneda, tutti coinvolti nella causa, stipularono una convenzione nei seguenti punti:

1° Le comunità in causa contro quella di Crevola sono dichiarate esenti da ogni obbligo di contribuzione alla riparazione o costruzione del ponte di Crevola, ma alla sua costruzione e riparazione si intendono obbligati per quella parte che potranno essere ritenuti in seguito.

2° Gli stessi non passano essere assoggettati al pagamento di un pedaggio al presente né in futuro.

3° Il Comune di Crevola ed i suoi rappresentanti liberano gli altri comuni da ogni debito ed obbligo riguardante il

⁸³ *Elenco delle strade comunali nel territorio di Crodo*, 1825, Archivio Comunale di Crodo, pr. 1, m. 1, f. 1.

⁸⁴ Ségulariò, per questi fatti ed i documenti citati, l'articolo inedito ed in corso di pubblicazione di Bertamini T.: *Crevola e i suoi ponti sulla Diveria*, manoscritto in «Oscellana».

ponte di Crevola, stabilendo però che i vicini di essi che esercitano l'attività del trasporto, i così detti vetturali, ed altre organizzazioni che se ne valgono a questo scopo, restino obbligati alla detta manutenzione e ricostruzione.

4° Ambedue le parti devono rinunciare a tutte le liti e controversie riguardanti il Ponte di Crevola⁸⁵.

Il carico della spesa dunque, oltre che al comune competente, venne applicato anche a tutti coloro che effettivamente del ponte si servivano per scopi professionali: soluzione equa, ma quanto mai difficile da eseguire, per l'individuazione delle persone e l'esigibilità del contributo.

Fu certo per queste difficoltà, oltre ad il gravare di gran parte del carico delle spese su un unico comune, a far propendere per la costruzione di una struttura lignea, quella stessa di cui fornisce testimonianza Paolo VI Silva, della quale egli riporta che venne nuovamente spazzata via da una piena nel 1526⁸⁶.

Per la costruzione di una struttura in muratura si dovette attendere il 1565, quando di essa venne incaricato il capomastro Pietro Stucher di Alagna in Val Sesia⁸⁷. Il nuovo ponte venne costruito ad una sola, ampia arcata (come lasciano intendere i manconi di esso

sopravvissuti, oggi poco visibili ma assai ben illustrati nelle numerose incisioni ottocentesche⁸⁸, e soprattutto considerazioni di tipo tecnico - funzionale], ed assolse egregiamente al suo compito fino all'alluvione del 18-19 settembre del 1640, che provocò in Ossola e Vallese ingentissimi danni, e spazzò via pure il ponte di Crevola.

L'esperienza negativa indusse a scartare la ricostruzione del ponte in pietra, ed a preferirgli una struttura lignea, forse meno sicura ma certo più facilmente rimpiazzabile ed assai meno costosa, seguendo la norma di quasi tutti i ponti che attraversavano i fiumi ossolani nel loro tratto più pianeggiante della conca di Domodossola e dell'Ossola inferiore: di questo ponte resta anche una testimonianza grafica in un'acquatinta concepita per illustrare la nuova, grandiosa struttura muraria realizzata in integrazione e supporto della nuova via napoleonica dall'ingegner Céard nel 1805⁸⁹.

Il ponte ligneo che sussistette tra il 1515 ed il 1526 fu con ogni probabilità quello

⁸⁵ Convenzioni stabilite fra il comune di Crevola ed altri..., 3 febbraio 1518, Archivio di «Oscellana».

⁸⁶ PAOLO DELLA SILVA, *Memorie manoscritte* in aggiunta a Giovanni Matteo Capis, p. 179.

⁸⁷ Cfr. l'atto rogato Giovanni Antonio Pelli a Varzo, 29 gennaio 1566, Archivio di «Oscellana».

⁸⁸ Con particolare evidenza in *Bridge of Crevola Simplon - Drawn From Nature and on stone by George Barnard*, litografia in camaleu, stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm. 283x185, estratta da: *The Continental drawing book. For use of advanced Pupils, being Views in Switzerland, the Alps and Italian Lakes*, London 1837.

⁸⁹ Si tratta di *Pont sur la Veriola près de Crevola au pied du Simplon - Peint d'après nature par Gaspard Rahn, gravé par François Hegl*, Acquatinta, stampato in nero, inciso di mm. 250x337.

sul quale capitò il celebre fatto narrato da Benvenuto Cellini nella sua Vita:

«Passato che noi avemmo li monti del Sampione detto, trovammo un fiume presso a un luogo domandato Indevetro. Questo fiume era molto largo, assai profondo, e sopra esso aveva un ponticello lungo e stretto, senza sponde. Essendo la mattina una brinata molto grossa, giunto al ponte, che mi trovavo innanzi a tutti, e conosciuto molto pericoloso, comandai alli miei giovani e servitori che scavalcassimo, menando li lor cavalli a mano. Così passai il detto ponte molto felicemente, e me ne venivo ragionando con un di quei dua franzesi, il quale era un gentiluomo: quell'altro era un notaro, il quale era restato addietro alquanto e dava la baia a quel gentiluomo francese e a me, che per paura di nonnulla avevano voluto quel disagio dell'andar a piede. Al quale io mi volsi, vedutolo in sul mezzo del ponte, e lo pregai che venissi pianamente, perché egli era in luogo molto pericoloso. Questo uomo che non potette mancare alla sua franciosa natura, mi disse in francioso che io ero uomo di poco animo, e che quivi non era punto di pericolo. Mentre che diceva queste parole, volse pugnere un poco il cavallo, per la qual cosa subito il cavallo isdruciolò fuor del ponte, e con le gambe inverso il cielo cadde accanto a un sasso grossissimo. E perché laddio molte volte è misericordioso de' pazzi, questo bestia insieme con l'altra bestia e 'suo cavallo dettono in un tonfano grandissimo, dove gli andorno sotto e lui e il cavallo. Subito veduto questo, con

grandissima prestezza io mi cacciai a correre, e con gran difficoltà saltai in su quel sasso, e spenzolandomi da esso aggiunsi un lembo d'una guarnacca che aveva addosso questo uomo, e per quel lembo lo tirai su, che ancora stava coperto dall'acqua; e perché gli aveva beuto assai acqua, e poco stava che saria affogato, io, vedutolo fuor del pericolo, mi rallegrai seco d'avergli campato la vita. Per la qual cosa costui mi rispose in francese e mi disse che io non avevo fatto nulla; che la importanza si era le sue scritture che valevan di molte dicine di scudi. E pareva che queste parole costui me le dicessi in collora, tutto molle e barbugliando. A questo, io mi volsi a certe guide che noi avevamo, e comissi che aiutassino quella bestia, e che io gli pagherei. Una di quelle guide virtuosamente e con gran fatica si mise a 'iutarlo, e ripescogli le sue scritture, tanto che lui non perse nulla; quell'altra guida mai non volse durar fatica nessuna a 'iutarlo.»⁹⁰

Il primo ponte di Pontemoglio, a lungo ritenuto di epoca romana, risale invece con ogni probabilità al medioevo, e venne fondato su un sito dedicato alle celebrazioni cultuali, come suggerirebbe la presenza di una cappella su uno dei massi basamentali.⁹¹ Nelle testimonianze e resoconti di viaggio esso viene

⁹⁰ CELLINI B., *La vita*, in *Id., La vita, i trattati, i discorsi*, a cura di P. Scarpellini, Milano 1987, libro primo, par. 99, pp. 182-183.

⁹¹ Cfr. CARAMELLA A., DE GIULI A., *Archeologia nell'Alto Novarese*, Mergozzo 1975, p. 43.

ripetutamente citato per la sua supposta origine romana⁹² o, come nel caso del King per «la stretta travata aerea che s'innalza fino a formare un angolo acuto in cima, come quella di Ponte Grande»⁹³, rilevandone così la suggestione formale.

Il passaggio di Pontemaglio costituiva nodo di straordinaria importanza, perché punto fondamentale di smistamento dell'intera rete viaria ossolana: collegava innanzi tutto l'arteria del Sempione con quella del Gries-S. Giacomo-Arbola, e successivamente queste due con il tracciato della strada romana che si snodava lungo il versante orientale della vallata del Toce, passando per i territori di Montecrestese, Crevola, Trontano, Beura, Vogogna, ecc.: Ma il ponte costituiva anche l'unica alternativa al passaggio nei pressi della Masone di Vogogna per transitare alla sponda destra del Toce e raggiungere Villadossola, Domodossola e le valli Antrona e Bognanco; alternativa spesso più sicura, se non obbligata, perché il passaggio alla Masone era garantito o da un traghetto o da un ponte in legno, assai precari e vulnerabili in caso di piena. Questo vincolo, che costringeva ad un allungamento rilevante del percorso, permase lungamente nei

secoli, e si tentò parzialmente di scioglierlo solo nella prima metà del XVIII secolo, avviando la costruzione di un ponte a struttura mista (spalle in muratura, attraversamento in legno) nei pressi di Roledò⁹⁴.

Il secondo ponte di Pontemaglio, forse inizialmente in legno, venne poi costruito in pietra per maggiore sicurezza, e certo era di tale fattura quando, nel 1810, il Sottile lo citò: «Tosto si passa sopra un altro ponte sotto di cui la Toce ristretta e violentata dalla montagna, si precipita con una sorprendente rapidità di vortice in vortice, incalzando con gran mormorio le sue biancheggianti acque»⁹⁵. Era certo in prossimità di questo ponte che venivano collocati i posti di guardia e controllo della strada, perché da qui dovevano necessariamente passare i due percorsi ascendenti, proveniente l'uno da Montecrestese e l'altro da Crevoladossola.

Il ponte di Verampio è invece l'unico risalente ad epoca romana, come mostrano con grande evidenza la lavorazione e l'usura dei materiali, e la tecnica costruttiva; nei resoconti di viaggio viene citato solo dal Brockedon⁹⁶.

⁹² Il sottile come «Appena inoltrato in essa è valle Antigaria] s'incontra un picciol casale detto Ponte Mallo perché avvi un ponte sulla Toce, che credesi fabbricato da Manlio allorquando passò in quella Valle per andare nelle Gallie a combatter i Cimbri con Servilio Cepione», cfr. SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810.

⁹³ Cfr. KING, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855.

⁹⁴ A riguardo è allo studio una ricca documentazione conservata presso AST.

⁹⁵ SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810.

⁹⁶ «Passato il paese di Premia, traversammo il fiume che scende dal monte Albrun sfociando nel Toccia. Sotto la confluenza, la valle perde il nome di Formazza e prende quello di

Il ponte del Passo risaliva alla fine del XVII o al più agli inizi del XVIII secolo, e venne costruito su sollecitazione del magistrato delle acque del governo milanese dietro espressa richiesta dei proprietari terrieri degli appezzamenti in sponda sinistra, che ad essi accedevano in genere «tenendovi sopra il fiume [Toce] un legno della larghezza poco più di un palma», in una condizione di insicurezza grande, tanto che «per il quale [legno] da cent'anni a questa parte sono cadute, nell'acque somerze da cinque a sei persone»⁹⁷. Nella supplica del 1689, da cui sono tratti i passi precedenti, emerge chiaramente come il carico della costruzione di un ponte sicuro dovesse essere assunto dalla comunità di S. Rocco, ma anche come «li Regenti» di essa avessero sempre fatto orecchia da mercante. Il ponte si trova indicato nella mappa del catasto di Maria Teresa d'Austria (1722-1733)⁹⁸ e la sua esistenza è confermata in un'incisione di William Brockedon⁹⁹, con una probante

coincidenza iconografica: il ponte, a tre campate ed impostato su due massi erratici di differente dimensione, ha le due spalle in muratura donde si diparte per ciascuna un arco, appoggiato nel primo caso ad un pilastro fondato sul masso più piccolo, nel secondo direttamente sul più grande; la campata centrale è invece attraversata da una struttura lignea.

La distruzione del ponte era insita nella sua stessa localizzazione e nella scelta dei punti di appoggio, poiché i due massi erratici dovettero essere spazzati via da una piena, trascinando con sé gli elementi artificiali, di cui non resta alcuna traccia. Il ponte tuttavia non ebbe solo una funzione locale, ma, come dimostrato dalla rappresentazione iconografica, diede il destro per ricavare sulla sponda sinistra un segmento alternativo al più antico tracciato che, sulla riva destra risultava forse eccessivamente obbligato dal posto di guardia sforzesco posto poco più a monte.

Il ponte appena sotto le Casse risulta

⁹⁷ Antigorow, cfr. BROCKEDON W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833.

⁹⁸ Supplica delli uomini della comunità di S. Rocco, 30/7/1689, ASMI, acque, m. 1287.

⁹⁹ AST, Sezioni Riunite, Catasto di Maria Teresa d'Austria, Premia, foglio n. 33.

¹⁰⁰ L'incisione è *Scene near Rocco Val Formazzo - Drawn by William Brockedon, engraved by Thomas Jeavons*. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 137x194, estratta da: *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London 1828-1829. Riguardo al ponte lo stesso autore citava, in un altro testo: «Vicino a un ponte, sul quale un sentiero conduce sulla riva sinistra del fiume, la strada passa proprio tra

due di questi massi di granito. Le rovine di un paese distrutto da una frana giacevano vicino alla strada, in mezzo ai blocchi che l'avevano sepolto.» BROCKEDON W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833; e ancora: «Vicino a Fopiano, la strada si inoltra in una foresta di abeti, prima di attraversare un torrente sopra un ponte, in un quadro del più selvaggio. Grassi blocchi di granito colmano il letto del Toccia: tra essi l'acqua si fa strada con grande fragore passando sotto il vecchio arco del ponte. Lo spettacolo di questa stretta è magnifico anche se limitato.» cfr. BROCKEDON W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833.

illustrato ancora da un'incisione del Brockedon¹⁰⁰: se ne individua con chiarezza la pronunciata conformazione a schiena d'asino, la struttura lapidea, e la cappelletta devozionale, che appare più come un'aggiunta ottocentesca che non elemento coevo al ponte, di certo più antico.

L'apertura della strada del Sempione determinò, con l'inizio del XIX secolo, il declino quasi completo dei traffici mercantili transalpini lungo la strada antigoriana - formazzina, svantaggiata dalla mancanza del requisito della rotabilità, grazie alla quale le merci

potevano trasportarsi con minore difficoltà e con aumentata velocità.

La strada che attraversava la vallata venne utilizzata solo per il transito locale delle merci, e per il transito da parte di studiosi, artisti e letterati che, sull'onda dello spirito romantico, esploravano le alpi ed i passi alla ricerca delle emozioni prodotte dalla natura selvaggia, maestosa ed imponente, dalla grandiosità delle vette e dall'asprezza sublime dei paesaggi.

Fra i primi ad inaugurare questa «moda» e ad attraversare il passo del Gries, fu, nel 1777, il grande naturalista ginevrino Horace-Bénédict de Saussure (1740-1799) che, dopo aver visitato i ghiacciai di Lauterbrunnen e di Grindelwald, e giungendo il 28 luglio 1777 al passo del Grimsel, il giorno successivo valicò il Gries diretto a Como. Le suggestioni ispirate da questo viaggio vennero da lui impresse in una lettera inviata alla moglie, Albertine da Domodossola il 30 luglio 1777. L'estate del 1783 vide Saussure attraversare una seconda volta il Gries, e descrivere questo viaggio con ampiezza nei capitoli VIII-X del quarto volume dei *Voyages dans les Alpes*¹⁰¹. Pochi anni dopo, nell'estate 1787, sulle orme di Saussure giunse al Gries un amico e corrispondente del grande naturalista ginevrino, il conte Carlo Lodovico Morozzo di Brianza (1743-1804), piemontese, esponente di punta di

¹⁰⁰ L'incisione è *Bridge near Fopiano val Formazza* - Drawn by William Brockedon, engraved by James Tibbitts Willmore. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm 137x192, estratta da: *Illustrations of the Passes of the Alps...*, London 1828-1829, ad un'analisi attenta del sito rappresentato e dell'andamento della strada, appare evidente come non si possa individuare in questa rappresentazione il ponte posto più a valle, effettivamente più near Fopiano, come indica invece il titolo dell'incisione, di quello da noi individuato. Una descrizione verbale del sito ove sorge il ponte viene ancora dallo stesso autore: «Presso Fopiano la strada, che scende attraverso una foresta di abeti, imbocca un ponte gettato sul torrente, in uno scenario molto selvaggio: enormi blocchi di granito riempiono il letto della Toce. L'acqua precipita aprendosi forzatamente, con un fragore pauroso, la via tra le rocce. Lo spettacolo offerto da questa gola è magnifico», cfr. Brockedon W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829.

¹⁰¹ DE SAUSSURE H.B., *Voyages dans les Alpes*, Neuchâtel 1779-1796; tr. it., Anzola d'Ossola 1989. Le lettere e i manoscritti di H.B. de Saussure sono conservati presso la Biblioteca Universitaria di Ginevra, Fondo Saussure.

quella prestigiosa Accademia Reale delle Scienze. I tre viaggi nelle Alpi del Morozzo vennero descritti da lui nel quarto volume delle *Memorie dell'Accademia* (1788-89) e in un saggio *Sur la mesure des principaux points des Etats du Roi et de leur véritable élévation au-dessus du niveau de la mer*. Il 1792 fu invece la volta di Carlo Amoretti (1741-1816), dottore dell'Ambrosiana ed erudito di spicco nella Milano austriaca, che due anni dopo pubblicò il suo *Viaggio da Milano ai tre laghi Maggiore, di Lugano e di Como e ne' monti che li circondano*, quivi riportando alcune delle impressioni raccolte nel viaggio con un taglio rigidamente «geologico», senza nessuna indulgenza contemplativa. Cominciava in quegli anni a fiorire una letteratura più scientifica, da un lato, e «utilitaria» dall'altro, inaugurata, per il Gries, con *Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen* (Istruzioni per un viaggiatore che si propone di percorrere la Svizzera) del medico e naturalista tedesco Johann Gottfried Ebel (1764-1830), che valicò il Gries tra il 1790 e il 1792, uscito nel 1793. Un taglio indubbiamente «scientifico» diede Hans Conrad Escher von der Linth (1767-1823) ai resoconti grafici delle sue due visite al Gries: la prima sul versante settentrionale, nell'estate 1794, la seconda alla fine di agosto del 1805, quando egli, proveniente dal Sempione, risalì l'Antigorio e la Formazza, ove fece tappa, per poi varcare il Gries¹⁰².

¹⁰² I diari di H.C. Escher sono conservati a Glarona presso l'Associazione Escher. Cfr. SOLAR G., H. C. Escher - Ansichten und

Il versante meridionale del passo fu visitato nel 1800 da un altro grande scienziato, il geologo francese Déodat de Dolomieu (1750-1801) che, salito da Chiesa, dove aveva alloggiato presso un mercante di formaggi, a Riale, tuttavia non rimontò fino al Gries, ma, attraverso il passo di San Giacomo, proseguì per il San Gottardo¹⁰³.

L'estate 1808 vide invece l'attraversamento del Gries da parte di una comitiva di botanici svizzeri, guidata da Jean Francois Gaudin (1766-1833), pastore della chiesa germanica di Nyon, continuatore di Haller nello studio della flora svizzera, e da Jacques Gay (1786-1864), altro botanico di ampia fama. Nel 1811 fu invece la volta del celebre geografo Karl Ritter (1779-1859), fondatore della geografia scientifica. Alla traversata del Gries dedicò poi un intero capitolo («sesta giornata») del suo *Otto giorni nelle Alpi del 1804* (in *Erinnerungen*, Zürich 1810), il grande poeta tedesco Friedrich von Matthiesson (1761-1831)¹⁰⁴.

Panoramen der Schweiz, Zürich 1974. Il viaggio del 1805 è descritto in una lettera a Johann Rudolf Steinmüller (Cfr. *Briefwechsel Steinmüller-Escher*, a cura di J. Dierauer, St. Gallen 1889).

¹⁰³ Il viaggio di Dolomieu è descritto in *Journal du dernier voyage du C. de Dolomieu dans les Alpes*, Paris 1802. Sui botanici che visitarono il Gries, cfr. CHIOVENDA E., *Flora delle Alpi Lepontine*, I., Bibliografia, Roma 1906.

¹⁰⁴ Il viaggio di F. von Matthiesson è pubblicato in forma di lettera al principe di

Negli anni '20-'30 attraversarono il Gries alcuni disegnatori e pittori. Il 1825 fu la volta del vedutista bernese Mathias Gabriel Lory (1784-1846) che compì un viaggio pittorico alle sorgenti del Rodano, in compagnia del collega Maximilien de Meuron, per l'illustrazione di *Le Rhone Description historique et pittoresque de son cours* (Parigi 1829 con testo di Jean Baptiste Sauvan). Nel viaggio il Lory scese ad ammirare la Frua, di cui realizzò una splendida, rarissima veduta.

Lo seguì, nell'agosto del 1835, il disegnatore svizzero Karl Ott che, alla volta del Sacro Monte di Domodossola, attraversò tutta la valle schizzando una serie di bozzetti tra i quali una veduta della Cascata¹⁰⁵; e nel 1836 fu il turno del paesaggista belga Henri van Assche (1744-1841), che visitò e ritrasse le principali cascate europee, tanto da meritarsi il soprannome di «pittore delle cascate». Una Veduta della Cascata della Toce, del 1836, venne riprodotta in incisione nelle *Vues pittoresques de la Suisse dessinées d'après nature par H. van Assche*, uscito a Bruxelles per i tipi di Dewasme-Pletinckx (s.d., ma intorno al 1840).

Risale a quegli anni la scoperta del Gries da parte degli inglesi. Il primo a includerlo tra gli itinerari del Grand Tour, abbandonando i percorsi delle diligence postali per gli impervi sentieri dei someggiatori, è il pittore William

Brockedon (1787-1854), che tra il 1825 e il 1827 attraversò le Alpi per ben 58 volte, in 24 punti diversi. Dalla ricca messe di informazioni e di schizzi eseguiti uscì l'*Illustrations of the Passes of the Alps* (Londra 1828-1829), ove tra le 109 incisioni su acciaio e mappe che egli dedicò a ognuno degli itinerari, sono preziosamente documentati luoghi e situazioni della via antigoriana – formazzina, da lui attraversata nel settembre 1825:

Nei primi di agosto del 1829 il ghiacciaio del Gries venne esplorato da due medici e naturalisti svizzeri: Karl Trachsel (1788-1832) di Ruggisberg, presso Berna, e Franz Joseph Lagler (1799-1873) di Munster (Vallese), che attraversarono queste lande in una campagna di studio botanico teso a studiare la Formazza, e confluito in una relazione apparsa sulla prestigiosa rivista della Società Botanica di Ratisbona *Flora* (vol. XIV, 1831). Il primo studio scientifico del ghiacciaio del Gries venne effettuato, soprattutto sul versante di Formazza, da Arnold Guyot (1807-1884), allora professore di storia e di geografia fisica a Neuchâtel¹⁰⁶.

Il 1840 vide la visita dei «padri della glaciologia» ottocentesca Luis Agassiz (1807-1873) e di Edouard Desor (1811-1882), proseguiti dalle esplorazioni del Guyot; Desor lasciò una interessante

Mecklenburg-Strellitz. In *Erinnerungen von F. von Matthiessen*, Zürich 1810.

¹⁰⁵ I disegni di Karl Ott, inediti, sono conservati nella Raccolta delle Stampe del Politecnico di Zurigo.

¹⁰⁶ Il manoscritto di Guyot, conservato a Neuchâtel nell'Archivio della Società di Scienze Naturali, è stato parzialmente pubblicato da AGASSIZ L., *Nouvelles études et expériences sur les glaciers actuels*, Paris 1847.

relazione del viaggio compiuto l'anno successivo sul versante meridionale del Gries in *Excursions et Séjours dans les glaciers* (Neuchâtel 1844).

Con ben diverso spirito nel '42 il grande critico e scrittore John Ruskin (1819-1900), nel suo viaggio attraverso le Alpi alla ricerca di quella natura che egli avrebbe eletto a nume tutelare della sua riflessione teorica, si avventurò verso la Cascata, sortendone una tale impressione da ritornarvi nell'estate del 1845 e da renderne partecipi i genitori attraverso alcune appassionate lettere¹⁰⁷.

Sette anni dopo il Gries venne visitato da uno dei più illustri artisti del XIX secolo, Richard Wagner (1813 - 1883) che, dopo la fuga da Dresda in seguito alla rivoluzione del '49, si era stabilito in Svizzera, scoprendo una passione profonda per l'alpinismo e l'escursionismo: una passione che lo avrebbe portato, nell'estate del 1852, ad un lungo viaggio a piedi da Zurigo al lago Maggiore, ed alla scoperta del Gries e della valle Antigorio-Formazza, del quale avrebbe reso conto in alcune lettere private e soprattutto nel *Mein Leben*¹⁰⁸.

Nella stessa locanda del Cavall-Bianco, a Chiesa, dove soggiornò Wagner, fecero tappa, in quegli anni, tutti i viaggiatori,

meno rari di un tempo, diretti a provenienze dal Gries, lasciandone testimonianza nelle lettere e nei diari di viaggio.

Fra di essi va citato il Rev. Samuel William King (1821-1868) che, in compagnia della moglie Emma Fort, fu nei luoghi intorno al 1855: paleontologo di fama e membro della Royal Society, egli fissò le sue impressioni in *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, uscito a Londra nel 1858. Il King giunse in Formazza verso la fine di ottobre, diretto al Gries, dove concluse un lungo viaggio iniziato al Gran San Bernardo in agosto.

Il 1859 fu il turno di una intraprendente inglese, Lady Henry Warwich Cole, che compì due viaggi nelle Alpi Pennine, briosamente descritti in *A Lady's Tour round the Monte Rosa* (Londra 1859), giungendo a Formazza attraverso il passo di San Giacomo, il 4 settembre 1856¹⁰⁹.

Finita l'epoca dei récits e dei voyages-pittoresques, i nuovi scienziati che esplorano il ghiacciaio del Gries furono alpinisti diretti a conquistare le cime della valle: Arthur Cust, Gottlieb Studer, John Ball, William Freshfield, Sedley Taylor, Hans Düb, William Carl, e tanti altri che ne hanno lasciato testimonianza nelle pagine dell'*Alpine Journal* o nelle cronache del tempo. Nel luglio 1884 il ghiacciaio del Gries è visitato dal giovanissimo e futuro

¹⁰⁷ Le lettere di Ruskin, conservate nel Fogg Museum della Harvard University, sono pubblicate in SHAPIRO H., *Ruskin in Italy. Letters to his Parents - 1845*, London 1958.

¹⁰⁸ La mia vita di Wagner è tradotta in italiano da Massimo Mila, Torino 1982. Le lettere sono pubblicate a cura di STROBEL G., WOLF W., *Richard Wagner - Samtliche Briefe IV*, Leipzig 1979.

¹⁰⁹ Sul viaggi del King e della Cole, come in generale sui viaggiatori dell'Ossola, cfr. FERRARIS M., *Alla scoperta dell'Ossola*, Chieri 1975 e Id., *L'Ossola in Diligenza*, Chieri, 1977.

esploratore Luigi di Savoia (1873-1933), duca degli Abruzzi.

Tra il 1888 e il 1895 infine il Gries fu più volte percorso dal grande storico e alpinista William Augustus Brevoort Coolidge (1850-1926), accompagnato dalla celebre guida di Grindelwald, Christian Almer jr. Nella pregevole guida *The Lepontine Alps* (London 1892), e in numerosi altri scritti, Coolidge studiò e descrisse del Gries la topografia, la storia, la cartografia, gli antichi documenti¹¹⁰.

Dal XVI secolo la rappresentazione cartografica del territorio comincia ad assumere propri connotati parascientifici, anche in relazione alla necessità di rappresentare alcuni aspetti della realtà territoriale finalizzati all'esercizio delle pratiche di governo e di gestione politica - amministrativa. Rientrando l'Ossola nella sfera di influenza dello stato lombardo, l'ambito cartografico privilegiato per una individuazione della conformazione territoriale e dei suoi aspetti costitutivi è quello rappresentante la Lombardia. Dall'analisi della copiosa produzione cartografica sia a stampa che manoscritta¹¹¹, si rileva un sempre più

evidente sforzo di connotare in maniera precisa alcuni elementi del territorio caratterizzati da un ruolo significativo nella gestione del territorio: centri abitati, idrografia, contorni degli specchi d'acqua; carente invece risulta la rappresentazione degli assi viari, che solo a partire dal XVIII secolo (e non costantemente) vengono riportati nell'ambito delle tavole cartografiche. In molti casi tuttavia, la cartografia cinque-seicentesca rileva la presenza di elementi precipi del tessuto viabilistico quali i ponti, e la stessa selezione toponomastica costituisce elemento utile alla determinazione dei centri toccati dalla rete stradale.

In particolare, per la strada di Antigorio-Formazza ampiamente documentati sono i due scavalcamenti del Tace tramite ponti in muratura di Pontemaglio e di Verampio. Una delle loro prime rappresentazioni si trova nella bella carta allegata al volume del Bescapè *Novara seu de Ecclesia Novariensis*¹¹² del 1612 (Carolo Ep. Ex visitatione dictante, 1612) la quale si distingue per l'accuratezza e la precisione nella resa topografica sia dell'andamento delle vallate che della collocazione degli elementi caratterizzanti il territorio, quali i centri abitati ed i fiumi. Per quanto

approfondito in Scotti Tosini A., *La cartografia lombarda: criteri di rappresentazione, uso e destinazione*, in «Lombardia. Il territorio, l'ambiente, il paesaggio», vol. III, Milano, 1983, pp. 37-124, ed in genere in tutto l'apparato illustrativo del volume.

¹¹² Bescapè C., *Novara seu de Ecclesia Novariensis libris duo*, Novara, 1612.

¹¹⁰ Sugli "esploratori" della seconda metà dell'Ottocento ed in particolare su W.A.B. Coolidge, cfr. Fortis M., *Dal Monte Leone al Basodino*, Domodossola 1994; Rizzi E., *Scienziati ed artisti in Valle Formazza nel Settecento e nell'Ottocento*, in "Almanacco Ossolano 1995", pp.197-237; Rizzi E., *Coolidge in Formazza*, in "Almanacco Ossolano 1996", pp.269-282.

¹¹¹ Un quadro assai ampio, anche se non del tutto completo, è illustrato e criticamente

concerne i ponti della valle Antigoria e Formazza la carta riporta solo quello di Pontemaglio, messo in grande evidenza: lo sviluppo della vallata – invece appare sproporzionato, perché pur riportando con correttezza la deviazione costituita dalla valle del Devero, e l'estensione della valle di Premia, troppo ridotta appare la Formazza, che da S. Rocco in su copre uno spazio esiguo. Peraltro l'incertezza del cartografo vescovile e la sua mancanza di informazioni certe sulla Formazza risultano evidenti dal fatto che graficamente essa ... non compare, essendo coperta da una sorta di nuvoletta che sta alla sinistra del gruppo della Madonna col Bambino che domina la carta. Nella carta di Marco Antonio Barattieri, *Nova et accurata disegno della Lombardia*, 1637], entrambi i ponti sono segnati; in quella invece del Sanson D'abbéville (*Haute lombardie et pays cincomvoisins, ou sont les Ectats de Savoye, Piemont, Milan, Genes, Monferrat, etc.*, 1648) e del Nolin (*Partie septentrionale des Etats de Milan, contenant le Duché de Milan propre le comté d'Anghiera le Novarois etc.*, 1702) si ritrova soltanto quello di Pontemaglio]. L'importanza del nodo di Pontemaglio risulta peraltro confermato nella toponomastica: dalla carta del Magini [Gio. Antonio Magini, *Parte alpestre dello stato di Milano, con il lago Maggiore, di Lugano e di Como*, 1596-1597, pubbl. 1620] a quella di Mercatore [*Lombardiae alpestris pars occidentalis cum Valesia*, 1606], alla carta del Sanson D'abbéville (*Haute lombardie et pays cincomvoisins, ou sont les Ectats de Savoye, Piemont,*

Milan, Genes, Monferrat, etc., 1648) a quella dello stato di Milano del 1704 (*Statum mediolanensis cum confinis suis*, in GRAEVUS, *Thesaurus antiquitatum et Historiarum Italiae*, tomo 2, Leida, 1704), a quella ancora del Nolin (*Partie septentrionale des Etats de Milan, contenant le Duché de Milan propre le comté d'Anghiera le Novarois etc.*, 1702). Fra le più attendibili e fedeli mappe che ancora non riportano gli assi viari, ma che costituisce fonte privilegiata per definire il tracciato della strada antigoriana-formazzina nel XVII secolo, è quella pubblicata come frontespizio al volume del Villegas¹¹³. Al di là dell'approssimazione nella resa dell'orografia montana, la mappa risulta assai aderente nello sviluppo generale e nella collocazione degli elementi del territorio: riportando fiumi, laghi, centri abitati, e rilevando la presenza dei ponti (che, proprio per esser segnalati, dovevano essere stabili e quindi in muratura: in particolare quello di Pontemaglio posto a nord del paese, quello di Verampio sul Devero, ed infine quello eretto poco prima di Piedilago che portava a Cagiogna] essa fornisce punti fissi per definire il tracciato stradale. Questo – da Crevola saliva, attraversata Oira (primo abitato visualizzato) verso il primo e più antico ponte (che la mappa non riporta), per incontrarsi con il ramo proveniente da Montecrestese; dopo Pontemaglio tornava sulla sponda destra e passava

¹¹³ Cfr. F. VILLEGAS, *Statuta et privilegia vallis Antigori*, Genova, 1685.

per Rencio inferiore e superiore (Renzo Sotto e Renzo S.a.), costeggiava il castello (che la carta di Gio. Antonio Magini, *Parte alpestre dello stato di Milano, con il lago Maggiore, di Lugano e di Como*, 1596-1597, pubbl. 1620 indica espressamente con un simbolo grafico e col toponimo Castello), passava per Vegno ed Ema (Evio), Crodo, puntava verso l'oratorio di S. Martino (che era il luogo ove si impiccavano i malfattori¹¹⁴), passava quindi per Uriezzo (Oriezzo), saliva a Cresta (Chresta), per giungere a Pioda, Rozzaro e Piazza (oggi Premia), S. Michele, Piedilago (Piedilata), Passo, Rivasco, Chisso e Foppiano (Fopiano), e da lì salire alla valle Formazza (ove la restituzione cartografica non si estende). Bisognerà attendere il XVIII secolo per disporre di strumenti cartografici di grande qualità, affidabilità e precisione nella restituzione non solo degli elementi costitutivi del territorio, ma anche degli assi viabilistici, che naturalmente vengono riportati, in differente estensione, anche per la valle Antigorio - Formazza. A partire dalla carta del Mugnozzi (*Carta topografica sottoscritta dall'ingegnere Onofrio Mugnozzi delle Valli dell'Ossola* ..., 1744) alla serie anonima di quattro mappe del territorio del novarese, che restituiscono sostanzialmente informazioni omologhe (Novarese, 1755, Novarese, 1758, e due omonime prive di datazione precisa, ma risalenti al XVIII sec.), alla splendida carta di Borgonio e Stagnon (*Carta corografica*

degli stati di terraferma di S. M. il Re di Sardegna, 1772) la quale, non fosse che per l'origine anzianina del secondo, possiede per la zona ossolana una ricchezza e correttezza di informazioni inarrivabile. La scala piuttosto ridotta di tutte queste produzioni cartografiche, pur consentendo di delineare nei suoi tratti generali il tracciato della strada antigorioano-formazzina, risulta inevitabilmente carente di tutta una serie di informazioni di dettaglio che invece è possibile rintracciare nella serie cartografica fornita dalle mappe del catasto di Maria Teresa d'Austria il quale, risalendo al 1722, precede oltretutto la cartografia appena citata. Per la strada antigorioano-formazzina essa risulta tuttavia carente nel tratto che da via da Cadarese sino a Foppiano, fornendo soltanto alcuni sporadici elementi puntuali presso i quali siamo certi che passava l'asse viario. Per la definizione complessiva ed esaustiva del tracciato della strada nei suoi dettagli occorre quindi integrare le informazioni di quest'ultima fonte con le serie cartografiche sopra citate, e con la più tarda, ma assai precisa e doviziosa di dati (anche se a scala assai ridotta, 1/50.000) cartografia degli Stati Sardi (*Carta degli stati sardi in terraferma*, scala 1852), oltre che con altre fonti di diversa natura: iconografica, letteraria, documentaria. A partire dal secondo ventennio del Settecento quindi la strada che da Domdossola giungeva al passo del Gries si articolava nei seguenti segmenti:

¹¹⁴ Cfr. BERTAMINI T., *Oratori di Crodo*, in «Oscellana», XV, 1985, n. 1, pp. 39-54; n. 2 pp. 105-111.

C. 15.1.5 Domodossola - Preglia - Crevola

①
1 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria
Domodossola
a. f. n. 1.
2 - Bagna
Torrente.
Tipo di corso
del
medesimo,
sue
direzioni
e tenimenti
adiacenti, 2
giugno
1767.

3 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria
Domodossola
a. f. n. 1.

4 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria
Caddo, ff.
n. 7-8.

5 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria
Preglia, ff. n.
15-16.

6 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Preglia, ff. n.
2-3-4-5.

■
1 - DOMO
Dossola

Dalla Piazza del Mercato, cuore di Domodossola, la strada Antigioriana si sviluppava in direzione settentrionale. Oltrepassata la stretta esistente tra il fronte delle case e la facciata laterale dell'antico palazzo pretorio che, disposto longitudinalmente in direzione est - ovest al centro dell'attuale invaso, lo occupava pressoché in tutta la sua larghezza (■1), la strada seguiva il percorso ondulato dell'attuale via Briona (■2), per giungere al rivellino delle mura (■3). Questo era un particolare approntamento difensivo della cerchia muraria, che consentiva di controllare il transito da e per l'esterno tramite la presenza di un ponte levatoio e di una sorta di vano di passaggio controllabile per la presenza di due porte, chiudibili mediante saracinesca (■4).

Il ponte levatoio, che venne utilizzato fintanto che il fossato ricavato a scavo attorno alle mura non fu invaso dai materiali alluvionali portati dalle piene del Bagna, in epoca settecentesca aveva perso del tutto la sua funzione, dato che il sedime dell'antico fossato, completamente interrato, era stato trasformato in una specie di circonvallazione esterna che, girando tutt'attorno alle mura, collegava fra loro le vie di accesso alla città e le porte urbane, dinanzi alle quali la strada si dilatava per consentire un migliore smaltimento del traffico carrabile. Quello di porta Briona era il più ampio di questi slarghi: ad esso si scendeva, dopo aver transitato entro il rivellino, per mezzo di una breve e stretta rampa, probabilmente in terrapieno (■4), la quale non apparteneva agli

■

1. «Da Domo passando sotto Crevola si entra in questa valle, che ha circa dieci leghe di lunghezza, poiché vogliarvi dieci ore per arrivare a Formazza, che ne forma l'ultima comune.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Vicino a Crevola la strada di S. Marco raggiunge quella più grande del Sempione, che attraverso il celebre ponte di Crevola conduce alla città di Domodossola.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

- D'OSSOLA, Samuel Prout, 2 - DOMO D'OSSOLA, Samuel Prout, particolare, 3 - Veduta di Domodossola nel 1690, F. Ashton: particolare, 4 - Piano della Città di Domodossola, XVIII sec.m particolare, 5 - VUE DE CREVOLA DU MONT CHRISTES ET DU SIMPLON, Gaspard Rahn, 6 - VUE DU PONT DE CREVOLA ET DE LA VALEE DE DOMO D'OSSOLA, Gabriel Lory, 7 - PONT SUR LA VERIOLA PRES DE CREVOLA AU PIED DU SIMPLON, Gaspard Rahn, 8 - BRIDGE
- approntamenti originari delle fortificazioni cittadine, ma va individuata come aggiunta posteriore. Dalla slarga dominata dal rivellino la via Antigioriana si dipartiva rettilinea in direzione settentrionale, seguendo il percorso dell'attuale via Cadorna e, poco dopo aver superato l'incrocio con la strada che conduceva a Masera (la quale ancora oggi porta il nome di Carale di Masera), giungeva al limite del confine comunale, all'altezza del punto dove l'odierna via Attilio Binda sbocca in piazza Cortesia (⊕). Appena valicato il confine comunale, in territorio di Cisore e Mocogna, la strada si biforcava, con un ramo che risaliva nettamente verso ovest la pianura alluvionale a settentrione di Domodossola in direzione di Caddo, ed un ramo, quello che ci interessa, che proseguendo rettilineo verso nord ovest in direzione di Torre, sempre con andamento pianeggiante, passava dapprima attraverso terreni coltivati costeggiando un fabbricato - oggi scomparso - probabilmente di servizio ai viaggiatori, e poi si inoltrava in terreni sterili fino ad incontrare l'ampio greto del torrente Bogna che, ormai costretto dalle opere, realizzate più a monte, del Muraccio (⊕²), scorreva lungo un tracciato poco dissimile da quello attuale. Il corso d'acqua vero e proprio era superato per mezzo di un ponte, dopodiché la strada, piegando leggermente verso est, dopo un breve rettilineo, giungeva al confine con il territorio del comune di Caddo (⊕³): in tal modo veniva completamente evitata la zona centrale della piana tra Domodossola e Preglia, l'attuale Bisate, ove insistevano il letto del Bogna e quello del Toce, il quale descriveva

OF
CREVOLA
SIMPLON,
George
Barnard.
9 - PONT DE
CREVOLA,
Louis
Villeneuve.

allora un'ansa più ampia rispetto al tracciato odierno.

All'interno del territorio del comune di Caddo la strada non lambiva l'abitato di Torre, che restava più a monte verso occidente, ma, tenendosi alta per evitare di incappare nelle piene del Bogna, descriveva un'ampia curva (G) verso est, oltrepassando il sistema di piccole rogge e canalizzazioni che caratterizzava questa parte del territorio, per giungere quindi al confine comunale con Preglia.

Qui, in territorio dell'attuale Fasmagna, proseguiva sulla piana tenendosi a ovest della Cappella del Termine (cosiddetta perché posta sul confine con il territorio di Crevoladassola, esteso sia a nord - est che a est) e, poco sotto all'abitato di Monte, si congiungeva con una bretella che, correndo un poco più in alto, scendeva da Caddo verso Preglia. I versanti che dalla piana salivano sul versante montano erano caratterizzati da un'intensa modellazione per mezzo di terrazzamenti, che le mappe riportano con evidenza.

Poco dopo quest'innesto il tracciato principale incontrava un nuovo bivio: a sinistra si proseguiva per l'abitato di Preglia, che si articolava in un centro costruito in area pianeggiante, ed in nuclei di case sparse sulle prime pendici del monte, raggiungibili tramite una strada che si dipartiva dalla piazzetta rettangolare antistante l'oratorio ed il borgo. La strada principale invece, lambito l'edificio religioso ed attraversata la piazza, piegava leggermente verso est e, costeggiando pressoché costantemente una roggia derivata direttamente dalla Diveria in

prossimità del ponte su tale fiume, giungeva a quest'ultimo dopo aver costeggiato l'ampia conca sotto Bosco, completamente terrazzata, ed aver superato il confine con il comune di Crevola (4).

Se al bivio poco prima dell'abitato di Preglia si prendeva invece il tracciato che, piegando ad est evitava di passare tra le case e si inoltrava in direzione della Diveria (5), si incontrava quasi subito il confine con il comune di Crevola, nel territorio del quale la strada, con andamento pressoché rettilineo e transitando su terreni incolti nella zona di Serta Maggiore (pressappoco sul percorso della carrozzabile odierna che porta al Pontetto), giungeva sino alle case elevate a ridosso dell'argine destro del fiume (6). Qui, piegando decisamente a monte e costeggiando l'argine, la strada aumentava la propria ampiezza, transitando di fronte alla casa del Del Ponte, all'angolo occidentale della quale confluiva pure la bretella che giungeva dall'abitato di Preglia (6) (probabilmente il tracciato più antico). Dopo pochi metri la strada passava di fronte all'Oratorio di S. Vitale e, piegando decisamente a nord (8), oltrepassava il fiume per mezzo di un ponte che, costruito in muratura (9), venne più volte distrutto dalle piene della Diveria e, nella sua ultima edizione settecentesca, venne realizzato in legno (10) (7). Appena oltrepassato il fiume la strada si biforcava. Piegando a sinistra ci si inoltrava nella forra del torrente sino ad un piccolo nucleo di case, ove si trovava un vero e proprio crocicchio: si poteva infatti proseguire lungo la gola verso la valle Divedro,

oppure salire alle frazioni alte di Crevola con una strada che rimontava ad occidente, ed una che si dirigeva verso oriente, in direzione della Chiesa dei SS. Pietro e Paolo. La biforcazione di destra, appena dopo il ponte, invece si teneva in piano, incontrando subito il nucleo di Fabbrica, che intersecava decisamente (M¹). La zona era intensamente coltivata da entrambi i lati del fiume e lungo le pendici verso l'abitato di Crevola, come dimostrano i fitti terrazzamenti riportati sulle carte, ed il simbolo di piantumazione arborea nelle aree pianeggianti estese sino alla riva del Toce (C⁶).

Oltre Fabbrica la strada proseguiva in piano fino ad un grande edificio attestato su un nuovo bivio: si trattava probabilmente di una sosta adibita al cambio dei cavalli.

La strada principale risaliva a sinistra le pendici del monte, si incontrava con la bretella che discendeva dal crocicchio posto a sbalzo sulla ferra della Diveria, e poi scendeva direttamente al sagrato della chiesa dei SS. Pietro e Paolo, ricevendo, poco prima, il tracciato che, scendendo dalla frazioni alte, lambiva il nucleo antico di Crevoladossola; questo nucleo coincideva con il castello e le proprietà dei Silva (dato rimarcato dalla indicazione *Silva* riportata in Mappa di Catasto di Maria Teresa d'Austria), ed era circondato da un percorso ad anello che, staccatosi dalla strada per le frazioni alte appena a monte dell'abitato, ritornava sul sagrato della chiesa (M¹⁰).

G.1.8.1.2 Crevola - Orie

①
1-Catasto di
Maria

Da questo punto la strada scendeva ripida verso il Toce, dopo essersi riconnessa con la deviazione che,



1. «Un po' oltre San Marco ci si imbatte in uno spettacolo di

Teresa
d'Austria,
Crevola con
Panfemalia,
f. n. 48.
2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Crevola con
Panfemalia,
ff. 40-41-48-
49.

10 -
CASTELLO E
CHIESA DI
CREVOLA,
Anonimo,
XVIII sec..

staccandosi a destra in corrispondenza del grande fabbricato ad uso cambio cavalli sopra menzionato, scendeva al Toce e lo valicava tramite un lungo ponte in modo da raggiungere il territorio pianeggiante di Montecrestese; tramite sentieri però, dato che, dopo tale ponte una strada vera e propria non si trova indicata nelle mappe (1); lungo il tracciato di questa bretella doveva insistere il sedime della via quattrocentesca, poiché essa era controllata, alla stessa altezza della chiesa ma più in basso, da una bassa torre quadrata, coperta da tetto piramidale e munita di merlature (10).

Invece la strada Antigioriana, dopo aver costeggiato per un brevissimo tratto il Toce ed un torrentello suo affluente, superava quest'ultimo con un ponticello e, dopo qualche decina di metri, piegava nettamente verso nord, con un tornante superava un brusco valloncetto, attraversava l'abitato di Solaro e, tenendosi dapprima in costa sopra il fiume, discendeva poi di nuovo fino a lambirlo laddove esso svoltava con un ansa (2). La morfologia del fiume in questa zona risulta oggi assai alterata, sia a causa dei movimenti dello stesso che degli imponenti lavori stradali e per il metanodotto di recente eseguiti, cosicché risulta difficile individuare sul territorio alcuni degli elementi descritti; evidenti ed ancora riscontrabili sono invece i complessi terrazzamenti che hanno caratterizzato la morfologia del territorio, ampiamente descritti nelle mappe (11).

Abbandonato il fiume la strada si inoltrava tra i campi terrazzati che si estendono di fronte a Roledo e, costeggiando le poche case di

grande bellezza: in lontananza si scorge Domodossola circondata dalle meravigliose montagne che delimitano la vallata bagnata dalla Toce. Nei pressi di Crevola la strada proveniente da San Marco si immette nella grande arteria del Sempione che attraversa il famoso ponte di Crevola per condurre alla città di Domodossola.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

«Dall'altra parte di Crevola la valle prende il nome di Antigorio, una valle che nessun'altra in Piemonte sorpassa, e ciò per la sua vegetazione ricca e lussureggiante, e la mescolanza di tutti quegli elementi che ci avevano incantato giorno per giorno nelle regioni soleggiate delle valli italiane. Foreste fitte di noci e di castagni rivestivano rocce e valloncelli; vigne a festoni e a pergola, mais maturo e alberi da frutta pesantemente carichi, ornavano la strada. Le piante delle zucche non ancora toccate dal gelo, scendevano dalle rocce fino a bagnare i loro fiori arancioni nel ruscello increspato sottostante. Le cappelle sul bordo della strada erano insolitamente numerose e abbellite con affreschi.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

Preminoira di Sotto, oltrepassava con un ponte il breve tratto di corso d'acqua ove confluiscono il Rio di Flaccio ed il Rio Racnia, oggi quasi in secca, per poi giungere al bivio per Oira. Per giungere al paese la strada saliva a sinistra, superando il Rio delle Capre ed il Rio della Conca, quindi si inoltrava nel borgo. Il tracciato principale della strada invece stava basso, laddove il declivio moriva nel piano alluvionale; passava attraverso Ca' Nova (o Casanova) e saliva poi lo sperone roccioso che precipita a picco sul Toce, seguendo il percorso dell'attuale strada carrozzabile che unisce la frazione alla strada statale della valle Antigoria.

Quest'ultimo tracciato appare meno antico: la struttura stessa dell'abitato settecentesco di Oira, a sviluppo lineare (con il grosso nucleo di La Villa [indicato come *Villa di Oira* nelle mappe settecentesche] strutturato in forma di grande "U" a sovrastare il borgo sottostante), ne testimonia la formazione lungo un asse viario di rilevante importanza e di antica formazione, non più individuabile nelle mappe settecentesche, mancando il breve segmento di strada che, dall'estremità settentrionale dell'abitato, scendeva a riconnettersi col tracciato più a valle dopo ch'esso era rimontato sullo sperone roccioso [M¹].

© 1-1: 13-14 Oira - Pontemaglio

①
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Crevola con
Pontemaglio

Superato quest'ultimo la strada Antigoriana correva lungo il pendio fittamente terrazzato con un andamento pressoché pianeggiante o in dolce discesa, per giungere sino alla serra invalicabile di Pontemaglio [M²].

■

1. «Appena inoltrato in essa s'incontra un picciol casale detto Ponte Malio perché avvi un ponte sulla Toce, che credesi fabbricato da Manlio allorquando passò in quella Valle per andare nelle

Pontemaglio, ff. n. 42-43.
2- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Crevola con Pontemaglio, f. n. 36.

Qui la parete rocciosa costringeva la strada a valicare il Toce con il bellissimo ponte ad unica arcata che ancora esiste e, ascendendo una sorta di valloncetto tra i terrazzamenti, a costeggiare l'abitato di Pontemaglio, raggiungibile tramite una brevissima deviazione.

La strada principale invece, piegando verso nord, passava a fianco della chiesa per poi rigirare bruscamente di nuovo in direzione perpendicolare al Toce, che raggiungeva e valicava dopo aver costeggiato il segmento terminale del Rio Sotto Crosta, che era stato canalizzato nel suo ultimo tratto giungendo fino alle porte del paese, in prossimità del quale compiva una svolta ortogonale per gettarsi nel fiume (⊕) (Ⓜ²). Superato con il secondo ponte il Toce (Ⓜ³), la strada Antigioriana proseguiva lungo la destra orografica, sviluppandosi, anche per via delle condizioni del sito, in un primo tratto piuttosto ravvicinata al fiume, e poi ad una certa distanza da esso su un breve piano alluvionale, che attraversava con un'ampia curva verso est (⊕²).

Gallie a combatter i Cimbri con Servilio Cepione. Tosto si passa sopra un altro ponte sotto di cui la Toce ristretta e violentata dalla montagna, si precipita con una sorprendente rapidità di vortice in vortice, incalzando con gran mormorio le sue biancheggianti acque.» (SOMILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Un po' oltre S. Marco. In un paesaggio di grande bellezza, vidi in lontananza Domadossola circondata dalle montagne; sotto di me si estendeva una pianura bagnata dal Toccia che vi scorre. La strada per Crevola continua sulla riva sinistra del fiume attraversando paesaggi lussureggianti e ad ogni svolta scoprivamo un nuovo e piacevole scenario.» (Brockedon W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

«A poca distanza dal paese di Oira una strada si dirama in direzione del distretto di Monte Crestese, dalla parte opposta della valle; il Tosa viene attraversato da uno di quei ponti singolari di antica costruzione, con la stretta travata aerea che s'innalza fino a formare un angolo acuto in cima, come quello di Ponte Grande.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

G 1.7.3-4 Pontemaglio - Glanzana

G 1.7.2-3 Glanzana

G 1.7.1-2 Glanzana - Molinetta

⊕
1- Catasto di Maria

Subito dopo il fiume si inforava, e la strada si sviluppava alta e parallela al suo corso con andamento rettilineo per

Ⓜ

1. «Una lega più oltre si raggiunge Crodo, sede di dogana

di Maria
Teresa
d'Austria,
Crevala con
Pontemallo,
f. n. 28.
2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Crodo, ff. n.
40-43.

sua corso con andamento rettilineo, per giungere fino al confine con il comune di Crodo, in prossimità del quale il versante che dal tracciato stradale scendeva al Toce risulta nelle mappe modellato da estesi terrazzamenti (Q¹) (Q¹) - (Q²).

Poco dopo aver oltrepassato il limite del territorio comunale di Crodo la strada, sempre restando in medio termine tra la montagna ed il corso del Toce, solcava la breve piana ben coltivata, per giungere prima all'oratorio della B. V. Maria e poi alle case di Rencio Inferiore, disposte in due gruppi uno anteriore a sinistra della strada, ed uno poco più avanti posto sulla destra (Q³). Appena fuori da Rencio Inferiore la strada seguiva rigorosamente, con andamento pianeggiante, la tortuosa linea di confine dei terreni coltivati che si stendevano fino alle ripide pendici del versante montano, per giungere infine a Rencio Superiore (Nelle mappe Renzo Superiore). L'abitato, costituito da edifici sparsi, era posto più a monte rispetto al tracciato della strada, e ad essa collegata tramite una breve bretella, che giungeva proprio in prossimità dei resti di un passaggio obbligato che la strada Antigioriana aveva, tra due edifici simmetrici e fronteggianti, probabilmente ultimi resti di quel sistema di sbarramento che si ritrova menzionato nei documenti medioevali. Oltrepassata questa chiusa la strada proseguiva con andamento pressoché rettilineo, costeggiando l'oratorio dei SS. Fabiano e Sebastiano, fino al Castello di Rencio (Q⁴), che le mappe settecentesche indicano col toponimo Torre, e riportano ancora integro nel suo sviluppo chiuso attorno alla corte

del Regno Sardo. Tra Crodo e San Marco la strada attraversa due volte la Toce in un paesaggio ridente e mutevole.» (Brockedon W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

2. «A quasi due chilometri dalla confluenza vi è il paese di Crodo dove i Sardi hanno costruito un posto di dogana.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

3. «Fra Crodo e S. Marco la strada attraversa due volte il Toce in mezzo a un paesaggio piacevole e vario.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

4. «Più in giù la vallata si allarga e la strada si snoda passando spesso in mezzo a enormi blocchi di granito; uno di essi è così grande da sopportare le rovine di un castello medioevale, mentre su altri crescono gli alberi.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

«Mentre il sole del mattino si alzava sopra le catene montagnose, boschive fino in cima, con un piccolo nevoso che spuntava qua e là, la nebbia si ritirò piano piano come un sipario, scoprendo le bellezze di questo paradiso e illuminando i precipizi selvaggi di gneiss i cui stupendi frammenti giacciono ammassati nella valle, in grande numero e in pittoresca confusione. Alcuni devono essere

interna (⊕²) (⊕³).

Superato l'enorme masso erratico coronato dal castello, la strada proseguiva, sempre a cavaliere fra i territori coltivati e quelli piantumati (che giungevano sino al fiume), lambiva i due edifici contrapposti del Molinetto.

rotolati a valle precipitando con la forza terribile di centinaia di tonnellate. Proprio sulla sommità di uno di questi massi, in posizione sicura si trovano le rovine di un vecchio castello; un altro si era conficcato nella terra, da dove si ergeva come un enorme obelisco, vecchio e grigio coperto di licheni, sovrastando la strada e rivaleggiando in altezza con gli alberi della foresta.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

G. 11. 11-12 Molinetta - Balmuccione

- ⊕
1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Crodo, ff. n. 30-35.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Crodo, ff. n. 28-29-30.*
3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Crodo, f. n. 20.*
4- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Crodo, ff. n. 19-14.*
5- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Baceno, f. n. 16.*
- Qualche decina di metri dopo il Molinetta la strada incontrava un bivio, che nella sua diramazione occidentale conduceva sino a Vegno. Il borgo, dall'impianto fusiforme, era disposto lungo una spina centrale costituita da un asse viario che da un lato scendeva, tenendosi rigorosamente a ridosso della montagna, verso il castello di Rencio, senza tuttavia raggiungerlo perché ad un certo punto interrotto (questo almeno si desume dalla cartografia: è possibile che la strada continuasse in forma di sentiero); e dall'altro lato saliva verso nord, seguendo l'orografia del terreno, per andare a toccare tutti i nuclei abitati del fondo vallivo tra la sponda destra e la montagna. E' con ogni probabilità questo tracciato il più antico: più sicuro perché al riparo dalle piene del fiume, e più vantaggioso e comodo perché intersecante o tangente tutti i centri abitati. (⊕¹).
- Superato infatti l'oratorio della Madonna della Neve di Salecchio ove oggi sono le terme, questo antico tracciato ripiegava verso ovest, attraversava il valloncino formato dal Rio Val dell'Oro, descriveva un tornante

6- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Baceno, f. n. 11.*

da cui si staccava un segmento per salire a Smeglio, quindi risaliva l'altro lato del vallone per tornare a percorrere la vallata, per raggiungere un primo, compatto nucleo di case indicato dalle carte *Terra di (?)*. Da qui puntava, attraversando i campi coltivati, dritto verso la chiesa di Santo Stefano di Crodo, a cui giungeva dopo aver superato Emo con l'oratorio di Sant'antonio da Padova ed il raccordo con il ramo più recente e battuto della strada Antigoriana. Questo ramo si prendeva ignorando il bivio per Vegno e proseguendo (42) dritti lungo il confine tra le terre coltivate ed il greto del fiume: il tracciato toccava due cappellette, costruite a sinistra del sedime stradale, si avvicinava molto ad un'ansa del fiume per poi allontanarsene, ed infine confluire in una bretella che dalla chiesa di Crodo scendeva fino al Toce. Salendo quindi a sinistra si incontrava l'antico tracciato proveniente da Vegno ed Emo e si perveniva di fronte alla chiesa di Santo Stefano ed al cimitero (con appena dietro l'oratorio di San Giovanni Battista), che erano ben fuori dal paese, al quale si perveniva piegando a sinistra; per proseguire lungo la valle invece occorreva transitare sul sagrato di Santo Stefano e, con una bretella rettilinea, riconnettersi con la strada che, uscendo dal paese, scendeva verso il torrente Alfenza. L'abitato di Crodo si presentava con impianto fusiforme attestato su due slarghi (che riportano, nelle mappe, la dicitura *Croddo*), da cui, in direzione nord - est, si dipartivano le strade (una probabilmente più antica, forse quella a monte) che scendevano all'Alfenza.

superato tramite un unico ponte prima del quale i due tracciati erano costretti e connettersi. Una terza strada invece, partiva, dall'apice nord dell'abitato, in direzione di Mazzio.

Al di là dell'Alfenza la strada scendeva ancora un poco verso nord - est, descriveva una curva verso occidente e poi si dirigeva, con andamento rettilineo e pianeggiante, verso Braccio (nelle mappe *Terra di Bracio*), che lambiva tangenzialmente, tenendo l'abitato e l'oratorio di San Giuseppe sulla destra. Da Braccio, anche se non riportato sulle carte, si dipartiva un sentiero che, scendendo perpendicolarmente verso il Toce, conduceva, attraverso un ponte galleggiante (ben indicato nelle mappe) agli abitati di Gruppo, Dugno e Maglioggio, sparsi sul versante orientale della valle (③).

La strada Antigioriana quindi piegava decisamente verso ovest e, tenendosi appena poco sotto il limite superiore del declivio che conduce alla piana di Verampio, con andamento rettilineo arrivava fin quasi sotto il versante roccioso. Qui compiva una nuova svolta a settentrione, superava un torrente oggi scomparso e, dopo aver superato Croppo (Croppo nelle mappe) percorreva con un lungo rettilineo il tratto fino all'oratorio di San Martino di Verampio, elevato su un rilievo roccioso appena dopo la centrale idroelettrica, sempre tenendosi in alto sulle prime balze del pendio per evitare tutta la zona bassa, lambita da un'ansa del Toce, oggi del tutto scomparsa, dato che il fiume sfocia nel lago (④).

Dopo l'oratorio di San Martino di Verampio la strada scendeva sul pianoro ma si teneva rigorosamente

contro la parete rocciosa, soprattutto per evitare le lande paludose estese ad oriente, costeggiava alcuni fabbricati civili disposti longitudinalmente sul suo percorso, quindi giungeva al confine con il territorio del comune di Baceno.

Quivi, dopo un breve tratto diretto perpendicolarmente verso il torrente Devero, la strada piegava verso occidente laddove il territorio pianeggiante andava a morire nella stretta e ripida gola solcata dal corso d'acqua: con un rettilineo il tracciato giungeva infatti ad un bellissimo ponte, di origine romana, ad unica arcata ancora oggi esistente, e superatone il profilo a schiena d'asino, prendeva ad inerpicarsi sul versante del Sasso di Premia laddove esso gira verso la gola di Uriello per mezzo di una serie di tornanti, lambendo gruppi di case ed una cappella cinquecentesca ancora ben conservata (⑤). Appena superato il tratto più ripido, la strada saliva dritta, valicando il confine con il comune di Premia (⑥).

Subito dopo la strada si biforcava, proseguendo a destra per Uriello. Avanzando qualche metro in direzione di Baceno (e quindi piegando a sinistra) e giungendo a Balmalcore.

G.1.6.3-2 Balmalcore - Baceno - Piotta

⑤ - Catasto di Maria Teresa d'Austria, Baceno, f. n. 15.
⑥ - Catasto di Maria Teresa d'Austria, f. n. 15.

Al bivio di Balmalcore proseguendo dritti la strada giungeva fin sotto alla chiesa di San Gaudenzio di Baceno, e da qui al centro abitato, risalendo, alta sulla forra, tutta la valletta del torrente Devero; era questo il percorso di maggiore importanza, perché diretto al passo dell'Arbola, più praticato e facile da percorrere rispetto al tracciato che risaliva fino ai passi di San Giacomo e

⑦

1. «[Baceno] Ma la valle che forma questo vasto Comune, si presenta tutta allo sguardo del forestiere, e va terminare con gli alti monti, che la dividono dal Valsese. [...] Il territorio è ben coltivato, ed anche fertile rispettivamente ai monti. Nel vasto seno formato dalla Valle di Baceno, circondato da altissimi

Baceno, ff.
n. 15-12.



11-PIZZO
DEL
CHERVEND
ONE
(CHERBADU
NG)
ANSICHT
OBERALB
BACENO
(VAL
D'ANTIGORI
O), L. RITZ.

del Gries.

Il tragitto per Baceno si svolgeva rettilineo lungo una specie di balconata naturale fiancheggiata a destra da ripide pareti rocciose, incontrando alcune cappellette costruite da entrambi i lati della strada, quindi saliva al sagrato di San Gaudenzio costeggiando il suo fianco orientale. Appena sotto l'abside si staccava a sinistra una diramazione che, varcando nuovamente il Devero con un ponte conduceva a Orino (Nelle mappe Crino e Crino di Sopra) Uresso, Graglia ed agli altri abitati sparsi sul versante della montagna (⊕).

La strada maestra invece dal sagrato saliva, dopo aver costeggiato la casa parrocchiale, decisamente in direzione ovest verso l'abitato di Baceno (⊕) - (⊕). La struttura del tessuto edilizio appare nelle mappe composita, in pratica un'unione di vari nuclei differenziati anche nella toponomastica, ed addensati lungo gli assi viari: Baceno vera e propria, attestata sul percorso stradale fino al tornante (confermato dalla strada carrozzabile moderna) da cui si staccava la via per Croveo e l'alpe Devero; La Riviera lungo il pendio che scendeva al torrente Devero, perpendicolarmente ad esso; Casone, appena poco più a ovest; La Pic proprio all'inizio della via per Croveo, Goglio e l'Arbata (⊕11).

La strada Antigioriana invece, piegava di nuovo verso est e, risalendo dolcemente il pendio (⊕) (⊕), giungeva a valicare il Sasso di Premia poco sotto Cresta, dopo aver nuovamente superato il confine con il comune di Premia; poco più in là da questo punto sulla strada si immetteva il

monti non vi sono miniere, ma avvi un passaggio di stato per andare nel Vallese». (SOMILE N., Quadro dell'Ossola, Novara, 1810).

2. «Passato il paese di Premia, traversammo il fiume che scende dal monte Albrun sfociando nel Tocca. Sotto la confluenza, la valle perde il nome di Formazza e prende quello di Antigorio». (Brockedon W., Journal of excursion in the Alps, London, 1833).

3. «Poco dopo raggiungemmo il paese [di Baceno] mentre il sole spuntava di nuovo allegramente, mostrandoci le case chiare di Baceno simili a piccole ville, circondate da giardini allegri ai piedi di un caldo pendio di vigne, le cui foglie erano di un giallo oro e di un rosso sangue scuro. Emergendo dalla nebbia umida e fredda che scivolava dalle rocce nascondendo tutto nell'oscurità, le vette circostanti brillavano con il sole mattutino e sembravano ora lucenti e pulite. Le cime nevose del Monte Cistella, che sovrasta la valle, e il Pizzo della Rossa all'estremità della Val Devero, nella parte nord-occidentale, brillavano di uno strato fresco di neve; nell'aria c'erano una calma e una dolcezza indescrivibili che rendono tali giornate d'autunno le più felici e le più tranquille dell'anno. Baceno aveva un bell'aspetto e molte case erano le residenze di benestanti in pensione. Lasciando la Val Devero, chiusa da una catena coperta di neve sul versante a nord — e lungo la cui cresta è

tracciato alternativo originato poco dopo il bivio di Balmalcore.

tracciato il confine fra l'Italia e il Vallese e che viene attraversato da uno o due sentieri da Craveo. La nostra strada si trovava sulla destra; salimmo lungo un sentiero ripido e stretto che costeggia la collina di vigne che scende dall'alta catena e che divide la Val Antigorio dalla Val Formazza nella quale ora entravamo.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

G 1-1 10-11 Balmalcore - Pioda Cappelletta



1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Premia, f. n. 75.

A Balmalcore dalla strada si staccava, per mezzo di una rampa, un tracciato alternativo, che consentiva di proseguire per Premia con un percorso più diretto. Questo tracciato alternativo, dopo un paio di tornanti sbucava al margine superiore di un grande prato dalla dolce inclinazione, risaliva il pendio in direzione ovest e poi piegava bruscamente passando per i terreni ora attraversati dalla carrozzabile della valle, e risaliva il pendio fin poco sotto Cresta, dove si riconnetteva alla strada Antigioriana proveniente da Baceno (G¹).

G 1-1 9-10 Pioda Cappelletta - Premia Cappelletta



1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Premia, f. n. 75.

2- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Premia, f. n. 76.

3- Catasto di Maria

A questo punto la strada puntava, quasi pianeggiante e snodandosi tra i terrazzamenti (sempre riportati in mappa (G¹)) verso Pioda, correndo appena sotto il centro abitato. Da qui, sempre con inclinazione dolce, si spingeva a Rozzaro, il cui insediamento si articolava in due agglomerati lineari disposti sulle direttrici perpendicolari di due assi viari confluenti nella strada. Il tratto fra Pioda e Rozzaro presentava poi una sorta di deviazione pressoché anulare, individuata nelle mappe più come sentiero che come vera e propria



1. «Premia è situato lungo la Valle. Questo Comune è diviso in molti Cantoni, alcuni in pianura alcuni sul pendio dei vicini colli. Vi sono molti prati e pochi campi. L'aspetto del paese offre una bella prospettiva.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
77.
4- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria
Premia, ff. n.
70-71.

strada: questa deviazione, scendendo nella vallecchia e risalendo i pendii antistanti, giungeva davanti all'oratorio ed all'ospizio di San Bernardo. E' assai probabile che questo tracciato si sia sempre configurato come un percorso secondario rispetto alla via Antigioriana, anche se non è da escludere che essa, in epoca medioevale, in questo punto prendesse una forzosa deviazione per giungere fino all'Ospizio.

Dopo Rozzaro la strada si teneva a ridosso del versante montano seguendone l'andamento, dal quale si staccava solo per raggiungere l'abitato di Piazza (⊙²). A Piazza la strada incontrava una deviazione: proseguendo dritta scendeva sotto la chiesa, le passava a oriente e, piegando di nuovo verso nord, incontrava il nucleo di Case Benevoli (⊙³); deviando invece a sinistra la strada entrava nell'abitato di Radis, saliva sul versante montano e poi ripiegava verso il basso per riconnettersi alla strada principale sempre a Case Benevoli, esattamente al limitare settentrionale dell'abitato (⊙⁴) (⊞¹).

6.1.5.1-2 Premia - Sambellio - Rivaudo

⊙
1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, ff. n.
66-70-71.
2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
59.
3- Carta
degli stadi

La strada quindi piegava bruscamente e, seguendo l'andamento della valle, in quel punto stretta ed inaccessibile su un lato per la presenza di imponenti formazioni rocciose (oggi in parte nascoste dalla vegetazione), si teneva scendendo vicino al fiume, toccando un paio di case isolate e distanti tra loro; risaliva quindi un poco sulla sponda per incontrare, perpendicolarmente, la breve salita che portava a Cingio, quindi ridiscendeva a costeggiare il fiume, abbandonandolo poco dopo per piegare verso l'abitato dell'attuale

⊞

1. «San Rocco. Comune ripartito in molti Cantoni e situato lungo la Valle, e dopo di esso non si vedono più ne noci, ne castagni. Posto nella distanza di circa due ore da Premia, ed altrettante da Formazza, non ha buona osteria, quantunque il forestiere vi abbia spesso bisogno di ristoro, e talora d'alloggio, massimamente nell'inverno, e quando di state sopravvengono temporali, o dirotte piogge. [...] Un oggetto degno dell'attenzione del viaggiatore è la montagna di

sardi in
terraferma
foglio IX.
4- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
49; Carta
degli stati
Sardi in
terraferma,
foglio IX.
5- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
49.
6- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
40.
7- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
33.
8- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
33.
9- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Premia, f. n.
28.



12 - SCENE
NEAR

Piedilago, allora individuato come nucleo centrale di Premia (Ed infatti è denominato Premia nelle mappe) (10) - (11). La strada di accesso al borgo coincideva con l'attuale carrozzabile, e passava di fronte all'oratorio, per poi infilarsi entro il nucleo compatto delle case, disposte secondo un'asse allungato che costituiva una sorta di baluardo alla strada, la quale, all'interno dell'edificato, doveva compiere un percorso assai tortuoso, poiché essa riprendeva in direzione della parte alta della valle da un punto che non è posto sulla stessa linea seguita dalla strada di accesso al paese. Appena fuori dal paese la strada Antigioriana attraversava diagonalmente in direzione nord - ovest il pianoro per dirigersi verso il punto dove il rilievo vallivo forma un angolo con il canalone di un piccolo rio, che la strada superava con un ponticello, per poi svilupparsi a ridosso del versante, a breve distanza dal fiume: prima del ponticello sul predetto rio si trovava pure la confluenza di una breve bretella che risaliva dal fiume proprio di fronte all'abitato di Piedilago (12). Poco dopo aver superato il rio sopradetto la strada maestra incontrava una importante deviazione ortogonale rivolta ad oriente che, valicando, sembrerebbe, con un lungo ponte, il Toce, portava direttamente a Cristo, adagiato fra campi intensamente coltivati della sponda sinistra. Già nelle mappe settecentesche è ben leggibile non solo il nucleo compatto del borgo, ma soprattutto risulta evidenziata la grande torre, elevantesi proprio nel cuore del tessuto edilizio.

Oltrepassato l'incrocio per Cristo la

viaggiatore si è la montagna di granito sotto a cui si passa, e di cui non vidi mai l'eguale sia per la sua altezza, sia perché sembra tagliata perpendicolarmente. Dov'è la porzione enorme che fu distaccata dal monte? Ella non compare Della pianura, che però dovrebbe esserne interamente coperta ed ingombra». (SOTTILE N., Quadro dell'Ossola, Novara, 1810).

2. «[...] In questo Comune [San Rocco] vedonsi ancora le rovine di un muro innalzato per difendersi dalle invasioni ostili» (SOTTILE N., Quadro dell'Ossola, Novara, 1810).

3. «Più giù la valle diventa larga, la via serpeggia fra blocchi di granito talvolta di straordinaria grandezza. Su uno di questi si trovano le rovine di un castello feudale, su altri invece sono cresciuti grandi alberi. Si possono ancora vedere, in mezzo ai detriti che l'hanno sepolto, i resti di un villaggio distrutto da una frana. Appena passato San Rocco, i primi vigneti annunciano l'avvicinarsi dell'Italia: noci e castagni raggiungono dimensioni notevoli e la vegetazione è lussureggiante. Presso S. Michele la valle torna ad allargarsi e un po' sotto Premia un fiume che scende dalla valle dell'Arbola si getta nella Toce. Sotto la confluenza di questi due torrenti la Valle Formazza prende il nome di Valle Antigorio» (Brockedon W., Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany, London, 1828-1829).

ROCCO VAL
FORMAZZO,
William
Brockedon.

strada proseguiva spedita risalendo la valle, tenendosi sempre a ridosso della montagna ma a breve distanza dal fiume, allora prossimo al versante occidentale, assai ampio nel suo letto e, probabilmente, assai variabile nel suo andamento.

Infatti nelle mappe settecentesche del catasto di Maria Teresa d'Austria, poco dopo i piani di Pissaro la strada, già debolmente delineata nelle aree circoscrizioni, scompare definitivamente per lasciare tutto il fondovalle al greto del fiume, ampiamente diramato e sinuoso (③); è la cartografia ottocentesca a venirci in aiuto, individuando il percorso della strada assai prossimo al fiume (il quale, probabilmente per la sua ampiezza in quel punto, non costituiva pericolo anche in caso di piena) (④).

La strada superava dapprima il Rio dell'Inferno, quindi lasciava le anse del fiume solo poco prima di Cadarese Inferiore, nel primo Settecento nient'altro che un pugno di case, per poi giungere a Cadarese Superiore, molto più esteso e posto in rilievo sull'ampia conca della valle (⑤); ancora dobbiamo ricorrere alle mappe ottocentesche per seguire l'andamento della strada, che proseguiva in mezzo ai campi fino al punto in cui il rio Incino si getta nel Toce: l'ampio greto della parte terminale del torrente doveva essere superato con un guado, e pochi metri dopo la strada riprendeva staccandosi quasi perpendicolarmente dal letto del fiume, per poi piegare subito longitudinalmente rispetto alla valle e giungere a San Rocca (⑥). Qui la strada costeggiava la chiesa e poi si infilava nel borgo, leggermente discosto

4. «Vicino a un ponte, sul quale un sentiero conduce sulla riva sinistra del fiume, la strada passa proprio tra due di questi massi di granito. Le rovine di un paese distrutto da una frana giacevano vicino alla strada, in mezzo ai blocchi che l'avevano sepolto.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

5. «Un po' oltre, dove le rocce rendono il paesaggio selvaggio e confuso e fra le quali il mulo si faceva strada, un enorme masso di granito liscio e compatto si erge a circa 120-150 metri sopra di noi e, sovrastando la strada da un lato, incute persino timore. Lateralmente spunta un blocco di parecchi metri di cui si può vedere la facciata inferiore che minaccia di crollare da un giorno all'altro dalla sua posizione apparentemente precaria. Pini e altre varietà di alberi vi crescono sopra e l'aumentare del loro peso avrebbe forse potuto anticipare la catastrofe. Ma una saggia precauzione era tuttavia stata presa per evitare questo incidente: un'immagine della Madonna è stata fissata sulla parete dell'altare sottostante e i contadini passano ora del tutto fiduciosi sotto di essa.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

6. «Un po' dopo S. Rocca, le prime vigne annunciano la prossimità dell'Italia: noci e castagni raggiungono una notevole grandezza e la vegetazione è lussureggiante.

e posto poco più a monte, passando entro una serie di fabbricati la cui forma e posizione indurrebbe ad interpretarli quali strutture di controllo e regolazione del traffico.

Dopo San Rocco la strada, costeggiando la parete rocciosa verticale del versante occidentale (M¹) - (M³) - (M⁷), si dirigeva, sempre tenendosi alta e sulla destra orografica, verso Balmarice, che però restava alto rispetto al tracciato (Q⁶).

Qui, di nuovo, le mappe settecentesche risultano lacunose riguardo alla strada, il cui andamento è reperibile solo in documenti cartografici posteriori: da essi si rileva come proseguisse lungo il pianoro occidentale del fiume per giungere quindi a Passo, il cui nucleo abitato, posto quasi a sbarramento della valle, precedeva i due colossali massi erratici entro cui la strada era costretta (M⁴) (M¹²) (ben evidenti anche nelle mappe settecentesche (Q⁷): a questo punto la strada settecentesca abbandonava la sponda destra e l'antico tracciato che, proseguendo lungo la valle incontrava la chiusa rudimentale di cui ancora esistono tracce (M⁴), per passare sulla sponda sinistra a mezzo di un ampio ponte che le mappe settecentesche indicano con struttura in tre arcate (Q⁸), meglio specificata nella sua morfologia nella incisione di William Brockedon che illustra il sito (M¹²).

La stampa infatti mostra la strettoia e i due massi visti da settentrione, con un angolo visuale tanto ampio da includere anche il letto del fiume ed il ponte in questione: si individua così come esso fosse impostato su un pilone centrale in muratura e su un piccolo

Vicino a S. Michel la valle si aprì e proseguimmo attraverso alcuni bel paesaggi.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

7. «Il sentiero sopra Premia era infame, tracciato sopra grossi sassi sdruciolevoli e massi scavati sui quali il maldestro cavallo di E. inciampava e scivolava. Le caratteristiche più dolci della ricca Valle Antigorio erano andate progressivamente scomparendo e fra il paesino di Pie' di Latte e la chiesetta di S. Rocco, vedemmo l'ultima vigna arrampicarsi sul versante soleggiato di un grande pendio roccioso. La valle si restringe mentre avanzavamo fra le montagne di granito. A S. Rocco, sulla sinistra, il granito si erge perpendicolarmente sotto forma di uno stupendo precipizio, come un muro, che fosse stato costruito con enormi strati orizzontali spessi da tre fino a diciotto metri. L'effetto creato da questa massa meravigliosa nei confronti della quale le grandi pareti ciclopiche sprafondano in modo insignificante, è uno dei più impressionanti. Rappresenta anche un grande interesse per gli studi di geologia: la mia attenzione fu particolarmente attratta da un punto sopra S. Rocco, dove c'erano delle strane striature curve sulla parete di granito che indicavano una notevole frattura concoidale. Questo è probabilmente dovuto ai nodi di feldspato avvolti in strati di mica che si curvano ampiamente attorno ad essi. De Saussure fu così colpito da questi

massa erratico o alluvionale piantato nel mezzo del greto del Toce: sui due supporti, uno artificiale e l'altro naturale, erano lanciate le tre arcate del ponte, sulle quali si svolgeva la strada.

È quasi certo che in questo tratto la strada risalisse la vallata lungo entrambe le sponde: se infatti nelle mappe settecentesche non si trovano indicazioni grafiche, in quelle ottocentesche il tracciato risulta indicato senza esitazioni sulla sponda destra fino a Rivasco, quindi confermando il tracciato più antico: la presenza tuttavia del grande ponte appena descritto costituisce prova di un tracciato anche sulla sponda sinistra. Nelle mappe settecentesche a Rivasco si giungeva invece valicando un secondo ponte, posto poco dopo il nucleo di Case Cini, e quindi passando dalla sponda sinistra di nuovo a quella destra; a Salecchio a sua volta portava un tracciato che, staccandosi dalla sponda destra assai prima di Rivasco, si trasformava quasi subito in un serpeggiante sentiero che guadagnava quota entro il vallone (☉).

magnifici massi di granito, che fece una seconda visita appositamente per esaminarli e misurarli con cura.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

C. 1.7.8 Rivasco - Le Case

☉
1 - Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Formazza, ff.
n. 116 - 117.

☐
13 - BRIDGE
NEAR
FOPIANO
VAL
FORMAZZA.

La strada Antigoriana risaliva dopo Rivasco la vallata, superava il Rio della Viana e, transitando nel sito di Chioso (che nelle mappe settecentesche non compare) giungeva, poco dopo al confine con il territorio del comune di Formazza.

Un tracciato secondario sulla sponda sinistra, che (☐) le mappe indicano con la simbologia del sentiero, e che probabilmente veniva percorso quando il fiume in piena rendeva pericolosi alcuni tratti a ridosso del fiume della strada sulla sponda destra, aveva

☐

1. «Dopo la pianura di S. Rocco s'incontrano alcuni casali del Comune di Formazza: quindi fa d'uopo salire fra neri abeti e pini, per giungere in questa parrocchia. Qui tutto inspira solitudine, tristezza, orrore. Persino gli uccelli, fuggono questo soggiorno. Il continuo sordo mormorio della Toce, che di balza in balza si precipita impetuosa e biancheggiante, rompe solo il profondo tetto silenzio di questa selva. Ma nel metter piede nella

FORMAZZA,
William
Brockedon.

strada sulla sponda destra, aveva origine poco prima di sviluppandosi in un vallone aperto sul versante orientale, questo percorso costeggiava assai all'interno il panettone roccioso di fronte a Chioso, attorno al quale gira il Toce. Proseguendo in alto sul fiume e molto all'interno era quindi possibile superare tutto il tratto davanti a Foppiano, e scendere quindi sulla strada principale, già in territorio del comune di Formazza, dopo che questa dalla sponda destra era tornata su quella sinistra (si veda poco più avanti nella descrizione).

Dal confine con Formazza (11) la strada maestra (che torna ad essere chiaramente definita nelle mappe settecentesche) correva per un tratto molto vicina al fiume (12) - (15), ma ad una quota assai più alta, costretta dalla ristrettezza del solco vallivo, quindi giungeva a Foppiano (16) (Fopiano nelle mappe), e dopo averlo attraversato si portava un poco più in alto ed all'interno, risalendo su una sorta di balcone naturale a picco sul Toce, che seguiva fino ad un punto un poco più a monte di quello in cui oggi la strada carrozzabile passa sulla sponda sinistra (17) (18) - (19). Anche la strada settecentesca passava sulla sponda sinistra per mezzo di un ponte di pietra ingentilito da una piccola cappella (20), dato che quella destra, caratterizzata da un'orografia quanto mai impervia, risultava difficilmente praticabile; quindi risaliva la gola sull'identico sito della strada carrozzabile moderna, tenendosi a breve distanza ma a considerevole altezza dal fiume; si inerpicava tuttavia con una pendenza maggiore della

Valle Formazza, tutto cambia aspetto. Una bella pianura di circa tre miglia, presenta nella lontananza otto Cantoni di cui è composta il Comune, che forma 560 abitanti.» (Sottile N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Presso Foppiano la strada, che scende attraverso una foresta di abeti, imbocca un ponte gettato sul torrente, in uno scenario molto selvaggio: enormi blocchi di granito riempiono il letto del Toce. L'acqua precipita aprendosi forzatamente, con un fragore pauroso, la via tra le rocce. Lo spettacolo offerto da questa gola è magnifico.» (Brockedon W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

3. «Vicino a Fopiano, la strada si inoltra in una foresta di abeti, prima di attraversare un torrente sopra un ponte, in un quadro dei più selvaggi. Grossi blocchi di granito colmano il letto del Toce: tra essi l'acqua si fa strada con grande fragore passando sotto il vecchio arco del ponte. Lo spettacolo di questo stretta è magnifico anche se limitato.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

4. «Il giorno dopo pagai la guida e la rimandai a casa. Quindi mi accinsi da solo, e non sufficientemente ristorato da poche ore di sonno dopo tanta fatica, all'ulteriore discesa della valle. Questo percorso mi lasciò

rotabile e quindi non necessitava degli attuali tornanti, che pertanto tagliava via con un percorso rettilineo. Poco dopo il ponte, come già detto, nella strada confluiva il percorso secondario ed alternativo che, staccatosi poco prima Case Cini, attraversava all'interno il versante orientale della valle.

Impressioni indimenticabili. Soprattutto mi colpì lo sbocciare improvviso della vegetazione meridionale, dopo che fui disceso da un ripido e stretto passo roccioso, attraverso il quale si apriva la strada la Toce.» (WAGNER R., *Mein Leben (La mia vita)*, trad. it. Torino, 1982).

5. «Lo scenario della Valle Formazza è altrettanto selvaggio e sublime di quello della Valle Antigorio e possiede numerosissimi punti panoramici stupendi e romantici. Racchiusa sui due lati da massi di granito sovrastanti, il fondo della valle sopra S. Rocco è un labirinto di rocce, mescolate nella più grande confusione, attraverso le quali ci facemmo strada lungo la pista stretta. Il Tosa scorre impetuosamente sopra queste rocce.

Sopra Fopplano i noci scompaiono e anche il Tosa si perde per un tratto in una gola profonda e romantica; sopra, molto in su, la pista sale attraversando il Tosa con un ponte precario e continua attraverso una stupenda foresta di pini e di alberi cedui che allora avevano delle tinte di un rosso e di un giallo fiammeggianti.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

6. «[...] Ecco un villaggio, è Fopplano o Unterwald oppure Unterstald; i noci riappaiono, la vallata si allarga. [...] Il villaggio sembra deserto, le case, di legno scuro, sembrano disabitate. [...] la strada carrozzabile inizia qui» (Azeline, *Carnet d'un touriste*, Paris, s.d.).

6-7 Le Casse - Ponte

- ① 1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 113.*
 2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, ff. n. 113-114.*
 3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 110.*
 4- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 104.*
 5- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 96.*
 6- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, ff. n. 79-88.*
 7- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, ff. 69-79.*
- Al piede delle Casse la strada ritornava sulla sponda destra con un nuovo ponte, posto leggermente più in basso di quello dell'attuale carrozzabile (①), dopodiché proseguiva costeggiando, piuttosto in alto, il tracciato del fiume fino al punto dove la valle piega bruscamente verso nord. Da qui la via prendeva ad inerparsi sul crinale per mezzo di quattro tornanti, e, al termine di una breve rampa, giungeva ad un quinto; dopo di che invertiva nuovamente la direzione volgendo a sud ed immettendosi al bivio da cui partiva la strada per il lago di Antillone ed il paese (Antillone nelle mappe). La strada principale invece risvoltava nuovamente verso nord e saliva, con pendenza più dolce, verso il pianoro di Formazza (②), sempre tenendosi a picco sul fiume (③). Poco prima di sboccare nel piano vero e proprio (④) la strada superava una roggia artificiale, lungo la quale erano stati collocati dei mulini, poi correva per un breve tratto tutta a ridosso del Toce, per giungere quindi ad un ponte posto proprio di fronte al nucleo di Fracchie, allora ridotto solo a tre immobili, ed a cui si perveniva dalla strada per mezzo di una breve bretella rettilinea (⑤) - (⑥). Il ponte terminava là dove prendeva origine dal fiume la roggia d'alimentazione dei mulini, mentre la strada proseguiva sulla sponda sinistra con andamento lineare e pianeggiante, toccando dei fabbricati isolati ed avendo sempre in vista il Rio Staiba (o Steib) che veniva pur'esso sfruttato per ottenere forza motrice per mulini (⑦). Le mappe non riportano alcuna indicazione dell'esistenza del nucleo di

②

1. «Lascial, non senza un rimorso, la Valle di Formazza, che è una delle più alte valli delle Alpi. Non ha, come la vallata di Chamonix, il grande spettacolo dei ghiacciai, ma ha, invece, qualcosa di più armonioso, di più pastorale; le rocce delle sue montagne sono frammezzate a praterie ed a foreste che non sono per nulla ruvide, né selvatiche.

La vallata è cosparsa di piccoli paesini, le cui case, bianche e pulite, fanno un effetto grazioso sulla bella verzura che tappezza tutti i dintorni e, di tratto in tratto, delle piccole rocce elevate in forma di collina e coperte di larici folti sembrano dei boschi sacri, nel mezzo dei quali si immagina un altare o una statua.» (De Saussure H. B., *Voyages dans les Alpes*, Neuchâtel, 1796).

2. «Ho già parlato delle alpi di Formazza, della quantità d'eccellenti formaggi, che vende questo Comune in Italia; ma debbo aggiungere che su queste bellissime alpi trovansi pure dei laghi, i quali sono popolati di trote, anche grosse; ma magre in confronto di quelle della Toce.» (SOTTILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

3. «La valle Formazza, dove siamo saliti, è veramente divina. [...] Non so cosa darei per condurvi lassù. Penso che tu e la mamma potreste anche cavarvela a dorso di mulo, malgrado la strada sia irta di sassi... Un'interminabile distesa di pascoli stupendi sotto dirupi

Fondovalle, mentre invece in corrispondenza di Bruggi si ritrova un piccolo gruppo di case disposte in linea perpendicolarmente rispetto alla strada. Quest'ultima, proseguendo lungo la valle valicava il Rio Stoiba e, dopo qualche curva giungeva all'altezza di un nuovo ponte sul Toce che immetteva nella bretella di collegamento con Chiesa, Andermat nelle mappe. Del centro abitato nella mappa di Catasto di Maria Teresa d'Austria sono evidenziati l'edificio religioso, il perimetro del territorio urbanizzato (molto ampio in quanto comprendente anche le aree di pertinenza) ed un paio di nuclei sparsi nel pianoro verso il fiume, ancora oggi ben riconoscibili (⊕⁴).

La via Formazzina proseguiva invece sulla sponda sinistra con un lungo rettilineo, dapprima costeggiato e poi abbandonato dal fiume che si apriva con un'ampia ansa rivolta ad occidente ancora oggi inalterata; valicava il Rio Fultuder e giungeva in seguito a Balta Ecco, indicato nelle mappe come composto da tre edifici disposti ad arco; quindi appena valicato il Rio Ecco, la strada correva decisamente sulla sponda del fiume (⊕⁵), per giungere finalmente al grosso centro di San Michele, esteso uniformemente dal versante montano fino al fiume ed anche sulla sponda destra, alla quale era possibile passare per mezzo di un altro ponte (sullo stesso sito dell'attuale), accedendo così ad una strada secondaria che, scendendo lungo questo lato della valle e trasformandosi in sentiero, giungeva a Chiesa. E' assai interessante notare come a cavallo ed a fianco del ponte la mappa riporti un edificio di notevoli

maestosi, nessun segno di desolazione... ovunque torrenti limpidi e splendide cascate. » [Ruskin J., Lettera a James Ruskin, 13 agosto 1845, pubblicata in AA. VV., *Il passo del Gries, via del ghiacciaio tra Milano e Berna*, Anzola d'Ossola, 1997].

4. «Dalla sommità [delle Casse] vedemmo la pianura di Formazza estendersi davanti a noi scarsa di alberi, circondata da catene brulle. La chiesa principale del distretto era costruita nella parte superiore della valle [...]. La salita verso l'alta Val Formazza è molto singolare, e quasi unica, procedendo per salti ripidi discontinui, e lunghi piani aperti, a fasi successive, una dopo l'altra. Il primo è il piano di Formazza con vari nomi misti, tedeschi e italiani—come ad esempio i paesi di Wald, Pomat, Zumsteck, Ponte, Ingrovello, Incanza, Fruetvald, Frua—. I piccoli gruppi di case sono principalmente dei chalet di legno di costruzione tedesca; alcuni sono scolpiti, con la pittura e l'indoratura scolorite; i vetri delle finestre sono circolari o esagonali; dai balconi esterni pendono, in grandi mazzi, stupendi fiori di garofano dal gambo molto spesso.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

5. «Ammiriamo ancora il paesaggio che è animato da una bella vegetazione, [...] Abbiamo parlato della vallata di Pommat, avremmo potuto dire «valle Formazza», dato che questa vallata ha due nomi. Ci sono pochi paesi la cui geografia sia

dimensioni, che potrebbe essere interpretato quale struttura di controllo del transito: fatto questo che lascerebbe intuire come il precorso "secondario" di collegamento tra San Michele e Chiesa sulla sponda destra debba individuarsi come quello più antico, preferito forse per ragioni di percorribilità (M³) da quello sulla sponda sinistra solo in epoca più recente.

La strada toccava solo tangenzialmente l'abitato di San Michele e, correndo sempre sulla sponda sinistra, dopo aver toccato una cappelletta oggi in prossimità della Colonia Montana, giungeva a Valdo, guadagnabile mediante una breve bretella oltrepassante il Toce e posta proprio anteriormente all'abitato, anch'esso di considerevoli dimensioni (M⁴).

Proprio di fronte a Valdo la strada correva ben a ridosso della montagna per lasciare libero il breve pianoro sino al fiume, solcato da una roggia artificiale pure ad uso di mulini; dopodiché ritornava vicina al Toce, per giungere infine a Ponte.

Il borgo, a forma di triangolo allungato, risulta tutto costruito in rapporto all'asse della strada, attorno alla quale si articolano i fabbricati; ad una certa distanza dall'abitato si individua, isolato e compatto, il gruppo di case degli Schmidt - Ferrera, tra le quali si distingue la cosiddetta Casa Forte, posta in posizione favorevolissima per il rigoroso controllo del transito grazie anche alla particolare condizione orografica, col fiume a ridosso e la roccia dominante (M⁵) (M⁶).

così complicata come quella della vallata della Tosa, almeno nella sua parte superiore. I paesi hanno ognuno un nome tedesco ed un nome italiano; alcuni ne possiedono tre; uno di essi ne ha quattro! La carta del Dufour la indica sotto il nome di val d'Antigorio, almeno risalendo sino a Foppiano (Unterwald). Altri la chiamano val Formazza già da Pié di Latte. Il gradino sopra il défilé di Foppiano si chiama valle di Pommat o Formazza. Infine, il gradino sopra la cascata, è la valle di Morast. La Tosa in italiano si chiama Toccia o Toggia. Il luogo ove sorge l'albergo della cascata si chiama Auf der Fruth. Vediamo i villaggi che sono nella vallata e facciamo delle equazioni: Pommat - Zum Steg - al Ponte - Formazza - Unter Fruth - Sotto la Frua - Fruttwald - Gurfelen - Gruvella - Tufwald - San Michele - Andermatten - Alla Chiesa - Stafelwald - Fundovalle - Unterwald - Unterstalden - Foppiano. Ossia diciotto nomi differenti per sette località. Fruttwald, il primo villaggio che incontriamo, è in una bella posizione, nel mezzo di verdi prati. Pare che non ci sia neanche la dogana, non si vede il doganiere. Ritornando alla vallata di Pommat i villaggi si stendono sul piano di questa terrazza alpina, sono notevoli per la ricca vegetazione che li circonda ed hanno ognuno un piccolo privilegio. Così Zum Steg è il posto dove si riunisce il Consiglio di valle e conserva gli archivi. Pommat ha un'osteria, ma Andermatten ne ha una migliore, dicono, ed ha in più una bella

chiesa. San Michele ha i suoi granati infine c'è una scuola tedesca. A pochi minuti da Andermatten il sentiero, pavimentato non precisamente da buone intenzioni, ma di grosse pietre, scende ripido in mezzo ai boschi» (Azeline, *Carnet d'un touriste*, Paris, s.d.).

G.1.1. 8-6 Ponte - Incrocio prima di Sotto Frùo

G.1.3. 1-2 Incrocio prima di Sotto Frùo - Sotto Frùo

③
1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 63.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 54.*

14-
FORMAZZA,
William
Brockedon.

Da qui la strada risaliva il solco vallivo con andamento regolare, rimontando il pendio fino al bivio per Brendo, a cui si giungeva con una rampa discendente parallela al fiume, il quale veniva valicato per mezzo di un ponte subito dopo il quale si estendeva il piccolo nucleo compatto.

La strada maestra invece proseguiva con andamento costante in salita verso Grovella, che raggiungeva al termine di un lungo rettilineo. Il borgo appare, nelle mappe settecentesche, costituito solo da due fabbricati, uno a ridosso della strada e l'altro distante, verso il fiume: ben chiaro invece è l'ampio tornante ove si erge un crocifisso ligneo che una incisione ottocentesca di William Brockedon (14) illustra: ampio tornante che la strada compieva sopra al paese per superare la cresta del versante vallivo e giungere quindi in vista di Canza (15).

Dopo il tornante la strada risaliva dapprima ripidamente il pendio oggi superato dai tornanti della carrozzabile, ma poi si sviluppava con andamento più dolce seguendo la linea del fiume che scorreva assai più in basso per giungere quindi a Canza (16), composto da due nuclei di considerevole dimensione. Il primo nucleo era collocato sulla sponda destra ed è da identificarsi con l'attuale



1. «A circa mezz'ora dalla cascata si incontra Frutwald, dove si può trovare alloggio più confortevole che nel capoluogo della valle, che è un villaggio più grande e vanta di possedere una locanda.

Scendendo da Frutwald al Ponte, la strada costeggia una valle profonda, fiancheggiata da abeti. Le borgate di Formazza si scorgono adagiate su di un pianoro, in un meraviglioso paesaggio alpino chiuso da quinte di monti.

La lingua degli abitanti nella parte superiore della valle è il tedesco, mentre sotto Fopplano è l'italiano: i viaggiatori non si raccapezzano tra i nomi tedeschi e italiani che vengono attribuiti allo stesso luogo: così Formazza o al Ponte in italiano e Zumsteg o Pommat in tedesco indicano tutti lo stesso villaggio, il quale dista da Obergesteln circa otto ore. La strada scende ancora lungo la Toce sino ad un gruppo di casolari detto Auf der Frut, dove il viaggiatore giunge sul ciglio della celebre cascata della Toce. Un impervio sentiero a zig-zag costeggia la cascata sulla riva sinistra del torrente. Visto da sotto il salto d'acqua è davvero

destra ed è da identificarsi con l'attuale borgo: esso presenta nelle mappe settecentesche un perimetro triangolare ben definito con piccoli edifici agli angoli, restituendo un'immagine interpretabile come un perimetro fortificato con torri angolari (del quale peraltro non si conosce l'esistenza storica); e ad accentuare quest'impressione sono due fabbricati posti all'ingresso del borgo a mo' di porta, alla quale si giungeva per mezzo di una bretella che, staccatasi dalla strada maestra sulla sponda sinistra, scendeva dritta verso il fiume, valicandolo con un ponte. Nel punto ove tale bretella si staccava sorgeva il secondo nucleo di Canza, sulla sponda sinistra; tutto attestato a oriente della strada, il grosso abitato è indicato con sviluppo fusiforme, e vi risulta evidenziata una cappella proprio in corrispondenza per il bivio col quartiere al di là del fiume. Costeggiando il borgo alto la strada proseguiva poi lungo la valle, toccando una cappella, costruita a ridosso del lato orientale (①); quindi proseguiva spedita seguendo l'orografia del terreno e rimontando la pendenza senza ricorrere a tornanti; poco prima di Sottotrua varcava il Rio Nero, girava attorno al rilievo che nasconde la cascata del Toce e giungeva quindi a San Rocco, ove oggi sorse la Centrale Idroelettrica, ora Colonia Montana; a occidente, oltre il fiume, si stendeva l'abitato di Sottotrua, mentre di fronte, imponente e maestosa, precipitava la cascata del Toce (②).

impressionante: il torrente precipita sulle rocce con un dislivello di almeno mille piedi e presenta da ogni punto di osservazione uno spettacolo di grande effetto.» (Brockedon W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

2. «Si scendeva sempre, ed al musco e ai licheni succedevano erbe e prati, ai cespugli pini ed abeti sempre più slanciati. Lungo il fondovalle, via via più ridente, giungemmo infine al villaggio di Pomatt, in italiano Formazza, meta, per quel giorno, del nostro cammino.» (WAGNER R., *Mein Leben [La mia vita]*, trad. it. Torino, 1982).

6.1.1.3.4 Sottotrua-Albergo Cascata

①
1- Catasto
di Maria
Torre

La strada prendeva quindi a guadagnare quota lungo il versante verdeggianti della valle oggi ampiamente troncata dalla struttura

②
1. «I piccoli ruscelli, che vi entrano al disopra della famosa caduta detta della Frua hanno

Teresa
d'Austria,
Formazza, ff.
n. 47-48).



15 - TOSA
FALL IN FOR-
MAZZA-
TAHL, Karl
Off.

16 -
CASCADE
LA TOCCIA,
Gabriel
Lory.

17 - FALL OF
THE TOCCIA
NEAR
FRACVAL,

William
Brackdon

18 - POMAT
TOSE FAL -
CASCATA
DELLA TOCE
IN VAL

FORMAZZA,
Federico
Ashton

ampiamente trasformato dalle strutture paravalanghe della carrozzabile, e si dirigeva decisa verso la parete rocciosa a est della Frua (☉¹) (☐¹) - (☐²) - (☐³) - (☐⁴) - (☐⁵).

L'elevato dislivello (☐ 15 - 16 - 17 - 18) era superato per mezzo di ben nove tornanti, che divenivano più ravvicinati e serrati in corrispondenza della parete rocciosa che si estende a est dell'attuale Albergo e si eleva a picco sul tracciato dell'antica strada. L'ultimo tratto, sviluppato linearmente in senso perpendicolare rispetto alla valle proprio sotto al sito dell'Albergo, giungeva sin sul limitare del salto delle acque, e poi piegava ad angolo retto sul pianoro di Frua, tenendo sulla destra l'oratorio,

anch'essi le loro trotte. Questa caduta che è certamente una delle più belle dell'Europa, anche perché diversa dalle altre, fu già descritta da altri amatori delle bellezze imponenti della natura. Non di meno ne darò una idea a chi non ha letto le loro opere. Un'ora circa al di sopra di Formazza la Toce scorre placida in un piano orizzontale in mezzo a prati, che di primavera sono coperti di fiori, ed in cui stanno pascolando d'autunno cento e cento vacche. Giunta al punto della sua caduta, ella si precipita furibonda da una grande altezza, fra rupi e rupi. Non cade già a piombo, ma prolatandosi a guisa di ventaglio, ella presenta uno spettacolo vario, piacevole, maestoso. L'occhio resta rapito, e la mente attonita, sospesa fra l'ammirazione e la compiacenza. Le sue acque nel violento urto contro i macigni perdono il naturale loro colore, e non offrono che biancheggianti onde, le quali s'incalzano colla rapidità del lampo, e che nel incalzarsi con grande strepito prendono diversi aspetti, e formano dei molinelli simili a quelli, che l'arte va emulando nei fuochi d'artificio. Quando i raggi del nascente sole li indorano, cresce il piacere allo spettatore. Le onde infrante, divise, suddivise in millesime particelle, che qua e là si spandono a guisa di minutissima pioggia, anche ad una certa distanza, presentano l'iride. Qui s'impara a conoscere la forza dell'acqua messa in movimento: qui giova paragonare gli sforzi dell'uomo coi giochi della natura. Tale è la così detta caduta della

Frua ma siccome la Toce di state è più ricca d'acqua la sera che la mattina, atteso lo scioglimento delle nevi e dei diacci, conviene al forestiere vederla anche la sera. Tanto mi sorprese, tanto mi piacque la vista di questa caduta, che bramo di rivederla.» (SOMILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «La strada scende ancora lungo la Toce sino ad un gruppo di casolari detto Auf der Frut, dove il viaggiatore giunge sul ciglio della celebre cascata della Toce. Un impervio sentiero a zig-zag costeggia la cascata sulla riva sinistra del torrente. Visto da sotto il salto d'acqua è davvero impressionante: il torrente precipita sulle rocce con un dislivello di almeno mille piedi e presenta da ogni punto di osservazione uno spettacolo di grande effetto.» (Brockedon W., *Illustrations of the Passes of the Alps by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, London, 1828-1829).

3. «Nel tratto da Fructval a Formazza, si estende una profonda valle fiancheggiata da pini sul lato destro della strada e più avanti il paese di Formazza in una pianura circondata da montagne.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

4. «Ben presto la solitudine si rianimò per lo straordinario spettacolo della cascata della Toce, un torrentello di montagna che improvvisamente precipita in tre salti di prepotente bellezza.»

(WAGNER R., *Mein Leben* (La mia vita), trad. it. Torino, 1982).

5. «Il sentiero da Fructval conduceva con una ripida salita alla cascata del Tosa, giustamente ritenuta la cascata più bella dell'Italia del nord; aveva un aspetto magnifico mentre l'avvicinavamo da sotto, resi sordi dal suo ruggito. Precipitando da una parete di granito semicircolare con spessi strati orizzontali, schiumeggia giù per circa 500 piedi con salti successivi, di un volume enorme; per giudicare la sua reale grandezza, dovrebbe essere osservata non solo dal ripido sentiero che la costeggia, ma anche dai pascoli verdi sottostanti e dall'orlo della parete soprastante.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

6.1.2.1.4 Frua Sopra - Riale



1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 47.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, ff. n. 35-41-42.*
3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, f. n. 35.*

Buona parte del pianoro veniva attraversato longitudinalmente con un unico rettilineo che tagliava il prato oggi in parte occupato dal pasteggio automobilistico, dopodiché la strada passava, per mezzo di un ponte, sulla sponda destra del fiume appena poco oltre l'abitato di Frua di Sotto (M¹). Questo rimaneva discosto dal tracciato stradale, e si riconosce benissimo la sua disposizione fusiforme, che ancora oggi risulta inalterata. Con un'ampia curva a destra la strada (C¹) risaliva verso Frua di Sopra (M²) - (M³) e, insistendo sul tracciato dell'attuale carrozzabile, seguiva l'ampia ansa del solco vallivo percorso anche dal Toce, per giungere infine di



1. «Dopo avere superato una stretta giungemma inaspettatamente sopra un pianoro dove scorre tranquillamente il Tocca, attraversando il paesino e la valle di Aufder-Frut; all'estremità del piano c'era una piccola cappella e una croce sull'orlo di un cornicione roccioso di grande profondità ed estensione. Ma la famosa cascata del Tocca non rivela la sua presenza prima di giungere nella sua parte superiore da cui un sentiero difficile e tortuoso scende costeggiando la riva sinistra del torrente. Saussure descrive la cascata del Tocca come la più grandiosa cascata

fronte a Riale di Sotto (⊕²).

Qui il tracciato, alto sul fiume, incontrava un bivio: scendendo a destra si superava con un ponte uno dei rami del Toce imboccando il percorso che proseguiva per i nuclei di Riale ed il passo San Giacomo (e certamente era questo il tracciato più antico); proseguendo dritto invece si percorreva la strada maestra per il passo del Gries, restando sulla sponda destra ed attraversando tutto il pianoro della valle sino a Morasco.

Il borgo attuale di Riale di Sotto, che si incontrava valicato il ponte sul ramo occidentale del Toce, non mostra oggi alcuna differenza rispetto a quanto riportato nelle mappe settecentesche: i due nuclei, il primo sul motto in mezzo al piano vallivo, il secondo, composto da tre edifici allineati al di là del Toce, sulla sponda sinistra, erano collegati dalla strada che, giunta finalmente in piano, passava sulla sinistra orografica per mezzo di un altro ponte. Appena fuori dalle case la strada costeggiava dapprima il Torrente Roni che, giunto al fondovalle procedeva con un corso sinuoso fino a confluire, proprio a Riale di Sotto, nel Toce; quindi si allontanava un poco da esso per poi riguadagnarlo e superarlo, di fronte a Riale di Sopra, a mezzo di un nuovo ponte. Proprio prima dell'imbocco di questo ponte si staccava sulla destra la rampa, dapprima dolcemente inclinata, poi sempre più ripida, che prendeva a salire verso il passo San Giacomo ed il pianoro dell'alpe Toggia, guadagnato attraverso un percorso sinuosamente articolato in innumerevoli tornanti che, naturalmente, si sviluppavano con un'estensione longitudinale meno

delle Alpi. Vista da sotto, la cascata è impressionante: l'acqua si frange sulle rocce e forma una cascata per 300 metri circa, allargandosi ampiamente alla sua base e offrendo da ogni punto di vista uno spettacolo di notevole bellezza. Dopo una camminata di più di un'ora, raggiungemmo Fructval dove Hans ci propose di passare la notte e dove avremmo potuto riposarci meglio trovandovi una sistemazione più conveniente che a Formazza, anche se quest'ultimo era un paese più grande e poteva vantare di possedere una locanda.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

2. «La tappa seguente è quella di Auf der Frut, sul cui orlo si trova la piccola cappella di Sant'Antonio che sovrasta la cascata del Tosa. Il piano è singolarmente piatto come un lago riempito da alluvioni lungo il quale scorre il Tosa attraversato da un ponte di legno rudimentale che porta ad un gruppo di chalet. Guardando indietro da questo punto giù nella Val Formazza e sulle montagne che la circondano, lo spettacolo è grandioso e il colore dei massi spruzzati di neve stupendo. Dopo Auf der Frut vagammo per un po' attraverso pascoli alpini; d'estate naturalmente doveva essere un giardino smagliante di fiori, ma ora non c'era niente da trovare come ricordo eccetto l'agrifoglio («a Lonchitis»), che era abbondante. Il paesaggio divenne più desolato; in numerosi punti si aveva una vista splendida

ampia dell'affluente strada carrozzabile. Appena dopo il ponte sul Roni si giungeva, coperta piccola distanza, all'abitato di Riale di Sopra, ordinatamente disposto attorno ad un profilo rettangolare aperto in un ampio slargo centrale che solo costruzioni successive hanno in parte colmato. Dopo aver toccato la chiesetta all'ingresso del paese e attraversato quest'ultimo, la strada proseguiva spedita tenendosi a ridosso del versante vallivo e seguendone l'andamento in direzione ovest (⊕) dapprima distante dal fiume, poi proprio a ridosso, e ad un certo punto si riduceva ad un sentiero che le mappe settecentesche più non riportano.

delle Alpi nevose del Gigelenhorn, del Helgio o Hellborn, e dell'enorme blocco di cristallo del Tahlhorn.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

3. «Quale popolo può aver fatto questi sentieri, selciati con enormi blocchi, che resi stono a tutti i tempi, se non un popolo re; □ [...] vediamo all'orizzonte una cappelletta, con il muro di facciata elevato sopra il tetto e nella facciata vi hanno praticato una nicchia dove una campana è sospesa. Un sistema ingegnoso ed economico per sostituire il campanile che manca. □ La vallata si restringe, il rumore di una cascata giunge alle nostre orecchie e, nascosta dal porticato della cappella, la piccola osteria di Fruth. □ All'alba, ognuno è sul ponte, è il caso di dirlo, a quindici o venti passi dall'osteria, c'è un piccolo ponte di legno che è situato sopra la cascata. □ La Tosa, calma sin qui, incontra un abbassamento ripido della vallata, o per dire meglio, un piano inclinato di granito venato, sul quale le sue onde verdastre scivolano, si rompono e si dissolvono in polvere bianca. Una vera cascata italiana. □ L'altezza è di 20 metri, ma si può valutare in 1000 piedi il pendio inclinato sul quale scivola il torrente.» (Azeline, *Carnet d'un touriste*, Paris, s.d.).

3.1.1. 1-2 Riale - Passo del Gries

⊕ Sulla sponda destra invece la strada Antigariana nel suo percorso più battuto, proseguiva dal bivio sopra Riale di Sotto attraverso il fondovalle con lunghi rettifili appena modulati da



1. «Due sono le strade, che da Formazza conducono nella Svizzera, quella dell'alpe di Valtoggia va nella Valle Levantina, e l'altra della

Formazza, ff. n. 34-33.
2- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, ff. n. 26-17.
3- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Formazza, ff. n. 1-7.

19 - PASS AND GLACIER OF THE GRIES - S.W. King.

leggere ed ampie curve sino all'abitato di Morasco (⊙¹), sviluppato già allora ampiamente e con una conformazione regolare.

Lasciato il paese la strada descriveva un'ampia curva verso destra per seguire l'andamento del fiume, che quindi valicava con un ponte in un punto oggi coperto dall'invaso idroelettrico, qualche decina di metri più a valle del luogo dove il Toce entra nel lago; quindi, passata sulla sponda sinistra, la strada piegava entro la valle di Morasco verso nord e, seguendo costantemente l'andamento del fiume che scorreva a breve distanza, giungeva sino alla confluenza del vallone del Rio Sabbione col Rio Valle di Morasco (⊙²), che superava con un ponticello. Da qui la strada, tenendo sulla sinistra il rio che scende dalla Punta dei Camosci, prendeva ad inerparsi sulla serra che porta al Bettelmatt (nelle mappe Alpe di Betelmat) a mezzo di una serie di quattro tornanti, per poi svilupparsi con un percorso abbastanza lineare sulla cresta tra i due corsi d'acqua. In prossimità del pianoro di Bettelmatt (⊙¹⁹) la strada percorreva l'orografia ondulata del terreno con andamento dolce, fino al punto in cui, valicando il punto in cui il rio Valle di Morasco confluisce col Rio Bettelmatt, giungeva a scorrere praticamente in piano. In tal modo attraversava tutta la grande conca dell'alpeggio, costeggiando sulla sponda destra il rio Bettelmatt.

Al termine del pianoro la strada prendeva quindi ad inerparsi sul costone che porta al passo, salcata da tre Rii, dei quali il Rio Bettelmatt, il più ampio e profondo, era superato per

montagna detta il Gris mette nel Vales. Ma l'una e l'altra sono impraticabili per molti mesi dell'anno, e sempre lunghe, disastrose e pericolose principalmente per i cavalli, alcuni dei quali vanno ogni anno precipitando in dirupi altissimi. Il Gris è coperto d'eterni di ghiacci che bisogna attraversare, il forestiere facilmente si smarrirebbe in quei agghiacciati Valloni, massimamente quando s'alzano folte nebbie; ma i cavalieri di Formazza, dalla lunga esperienza edotti, sanno rinvenire la strada, benché non vi sieno le orme impresse.» (SOMILE N., *Quadro dell'Ossola*, Novara, 1810).

2. «Un sentiero del tutto sicuro conduceva in 20 minuti dall'altra parte del ghiacciaio del Gries. Delle punte rocciose di una grandiosità terribile si ergevano fuori dai ghiacciai e raggiungevano una considerevole altezza. Il silenzio del posto aumentava la sua sublimità e qui vidi una delle più grandi aquile delle Alpi, il laggermayer, che girava intorno a un picco, accrescendo la profonda emozione generata dalla solitudine dello scenario. Il fiume Toccia nasce dal ghiacciaio del Gries e dà lì inizio la sua corsa nelle valli di Formazza, di Antigorio e di Ossola fino al Lago Maggiore. Il punto più alto del passo si trova a 2400 metri sopra il livello del mare. Dopo avere lasciato i ghiacciai, la strada che procedeva verso l'Italia dalla Val Formazza,

mezzo di un ponticello di cui sopravvivevano ancora le spalle.

Da qui il tracciato si snodava sul ripido costone superando il dislivello grazie a sei tornanti che, sempre più distanziati, disegnavano una sorta di ventaglio e, al culmine del versante, dopo una rampa abbastanza lunga, si risaliva un pendio meno inclinato che veniva valicato di nuovo con due tornanti, giungendo, dopo aver guadato il più occidentale dei torrentelli, sull'ultimo, ondulato pianoro appena sotto il passo.

Con un'ampia curva a occidente la strada aggirava un piccolo rilievo, quindi saliva parallelamente al pendio e con inclinazione dolce, giungeva finalmente al passo ed al confine (Termine nelle carte) con la Svizzera (3) (1) - (2) - (3) - (4) - (5).

scendeva rapidamente sul versante della montagna molto scoscesa; i sentieri erano consumati dai viaggiatori e dal bestiame, e molti erano impraticabili per dei muli carichi, poiché i solchi erano così stretti e profondi che il carico strisciava sui lati. A tratti il sentiero era solo una cunetta larga un metro, un metro e mezzo, senza lo spazio sufficiente per il movimento laterale delle braccia. Arrivammo in fretta sul fondo del pendio e da lì successivamente raggiungemmo dei piccoli piani che sembravano essere il risultato delle frane montane, colmati in un secondo tempo dai depositi del torrente. Da un piano all'altro la discesa era rapida e a volte difficile. Erano ricchi di pascoli, se si considera l'altitudine, e il formaggio locale è molto rinomato. Questi piani sono abitati soltanto d'estate, tranne quelli inferiori dove un gruppo di chalet chiamato Kehrbach è abitato tutto l'anno.

Avevamo precedentemente superato un paese deserto di una dozzina o una ventina di chalet, e il senso di desolazione era più grande che in qualsiasi altro posto visitato fin'ora. La strada scendendo ancora a picco raggiungeva un altro piano dove gli alberi e la vegetazione di una regione più bassa incominciarono a alleviare il tedio che l'orribile Passo del Gries aveva suscitato.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

3. «La strada che attraversa la sommità del Gries è molto difficile anche se praticabile con muli

carichi. L'altezza del passo è di 7900 piedi. Tutt'attorno si innalzano dal ghiacciaio rocce nude e scabre. Quando chi scrive ebbe la ventura di attraversare questo valico reso ancor più affascinante dal silenzio abissale della montagna, un'aquila reale volteggiò maestosa intorno alla vetta, conferendo al paesaggio un tocco di superba bellezza. Dal ghiacciaio del Gries nasce la Tace, che scorre lungo le valli Formazza, Antigorio e Ossola sino al Lago Maggiore. Lasciato il ghiacciaio, il sentiero entra in Italia scendendo rapidamente in una conca alla testata della val Formazza, dove si incontrano piccoli pianori ricchi di pascolo che producono un formaggio molto rinomato. Questi alpeggi sono abitati solo d'estate, tranne il più basso, dove un piccolo nucleo di balte chiamato Kehrbach è abitato tutto l'anno.» (Brockedon W., *Journal of excursion in the Alps*, London, 1833).

4. «Finalmente raggiungemmo il passo che si apriva sulla val Formazza, anche qui con un nuovo sdrucchiolo di neve e ghiaccio. La guida ricominciò il suo gioco ammischiato, conducendomi lungo la linea di massima pendenza, anziché in più sicuri zig-zag; in questo modo ci ficcammo in un residuo di slavina così ripido, ch'io vidi l'imminenza d'un pericolo inevitabile; e costrinsi perciò il mio compagno a risalire indietro con me per lungo tratto, fino a raggiungere una pista meno rigida ch'io avevo scorta. Dovette seguirmi brontolando.

Grande impressione mi fece, all'uscire dalla deserta immobilità delle altezze, il primo contatto con il mondo abitato. Bettelmatt si chiamava il primo misero pascolo di nuovo accessibile al bestiame, e la prima creatura umana che ci si fece incontro fu un cacciatore di marmotte.» (WAGNER R., *Mein Leben (La mia vita)*, trad. It. Torino, 1982).

5. «Sul terzo piano di Morast, gli chalet disseminati di Kerbach erano deserti, eccetto una piccola casupola dove una donna con il suo bambino nano sembrava rendere la solitudine ancora più melanconica. □ Una salita ripida e difficile conduceva, attorno alla spalla di una montagna, fino al quarto ed ultimo piano di Bettelmatt. Avevo permesso a E. ed a Luigi di andare avanti mentre esaminavo le rocce scistose che qui succedevano al granito, nei cui anfratti si trovavano manciate di granati ottaedrici duri come il ferro che si potevano raccogliere facilmente. □ Quando li raggiunsi sul piano di Bettelmatt, lo spettacolo era particolarmente selvaggio e grandioso, il sinistro deserto era cosparso in lungo e in largo di rupi e di frammenti di rocce; un torrente lo attraversava scendendo da un anfiteatro di montagne che richiudevano completamente l'estremità della valle. □ Sul davanti di queste c'era un enorme pendio nevoso non ancora sciolto, la sorgente del Tosa; sopra il nevajo, formando un ponte attraverso l'intera valle, a mezz'aria, c'era il magnifico

ghiacciaio del Gries, era simile a degli iceberg, colmando l'estremità superiore della valle senza tuttavia occuparla completamente. Infatti, trova uno sbocco dalla parte nord sul versante svizzero, dove si vede bene la sua struttura irradiata come una conchiglia che si tuffa profondamente nella valle. Una croce che spuntava sulla cima di una montagna segnava il nostro percorso; vi salimmo seguendo un sentiero ripido, estremamente stretto e arduo per il mulo; E. dovette salire a piedi. Infine, raggiungemmo il colle dopo avere attraversato un cornicione pericoloso sul l'orlo di un pauroso precipizio e ci fermammo sul bordo del ghiacciaio, sotto il riparo dei massi di ghiaccio, vicino a un piccolo lago verde smeraldo scavato nell'arida morena laterale. [...] Le montagne italiane di un blu profondo erano ora dietro di noi; sopra, il grande ghiacciaio del Gries, circondato da enormi piramidi rocciose a un'altezza di 2400 metri, si estendeva in un mare immenso di glaciale desolazione. Luigi ci avvertì di affrettarci ad attraversare la sua superficie insidiosa. Dopo avere consumato la nostra leggera colazione e caricato i bagagli sulla sella per la discesa, traversammo per un tratto le morene bagnate finché raggiungemmo il ghiaccio in un punto accessibile. Posammo i piedi sul ghiaccio coperto di neve, proprio mentre nuvole scure turbinavano, accompagnate dal tuono del temporale incipiente, coprendo la glaciale solitudine con un'ombra sinistra. Qua e là

degli scheletri bianchi di animali spuntavano dalla neve, e il corpo ancora fresco, ma gelato, di un mulo, mostrava il pericolo del passo con un tempo sfavorevole e aumentava la tristezza inquietante dello spettacolo. Un crepaccio spaccava il centro del ghiacciaio, attraversato da un ponte provvisorio fatto con alcuni pali di larice ricoperti di neve battuta, che segnava il confine fra il Piemonte e la Svizzera.» (King, S. W., *The Italian Valleys of the Pennine Alps*, London, 1855).

G.2.1.1-2 Pontetto - Pontemballo

- ①
1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Montecrestese, ff. n. 93, 85.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Montecrestese, f. n. 86.*
3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Montecrestese, ff. n. 62-63.*
4- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Montecrestese, ff. n. 75-76.*
5- *Catasto di Maria*
- La strada Antigioriana aveva pure un'altra direttrice di accesso che dallo sbocco della valle Antigioriana nella conca di Domodossola correva lungo il versante sinistro della valle. Dal ponte cui si perveniva prendendo a destra al bivio che, in territorio del comune di Crevola, si incontrava presso il grande fabbricato adibito a cambio dei cavalli, una serie di sentieri (non riportati nelle mappe settecentesche) consentiva di attraversare il pianoro che si stende fra il letto del Toce e dell'Isorno e le pendici del territorio di Montecrestese. Questi sentieri conducevano al Pontetto, da dove partiva una strada per i nuclei occidentali, ed a qualche centinaio di metri più a valle di Castelluccio, dove invece prendeva avvio il tracciato orientale della strada Antigioriana (②); questa strada saliva con andamento rettilineo ed una pendenza costante dal pianoro vallivo attaccando il versante in senso longitudinale, e dirigendosi verso il nucleo abitato di Castelluccio che lambiva tangenzialmente tenendosi ad

Teresa
d'Austria,
Montecrest
ese, f. n. 76.

lambiva tangenzialmente tenendosi ad oriente. Da qui la strada imboccava la valletta dei Cani che percorreva (G²) con un tracciato lineare ma con pendenza variabile, finchè non giungeva, quando il terreno si faceva pianeggiante, in corrispondenza di un bivio ove sorgevano alcuni gruppi di case disposti linearmente sull'asse viario. Piegando a sinistra la strada scendeva verso Roledo, costeggiava il nucleo compatto del paese e poi riprendeva a salire lungo la valletta del Rio di Croppo Marcio fino a giungere in vista al borgo omonimo, che raggiungeva piegando decisamente e transitando su un ponte lanciato sul rio (G³); Croppomarcio, composto da due gruppi edilizi aggruppati sull'asse della strada, veniva lasciato piegando verso sud ed inoltrandosi in un piccolo valloncetto asciutto, superato nuovamente con una brusca curva della strada rivolta a nord. Se al bivio fuor della valle dei Cani si saliva invece a destra il tracciato passava dapprima per Lomese, che attraversava longitudinalmente (G⁴), quindi per Chezzo. Dopo Chezzo la strada scendeva attraversando perpendicolarmente il territorio fittamente terrazzato, e dopo una serie ravvicinatissima di brevi curve, si riconnetteva con il percorso proveniente da Roledo e da Croppomarcio. Da qui la strada proseguiva con una serie di saliscendi molto dolci e, seguendo un percorso tortuoso che si conformava alla struttura orografica del versante vallivo, giungeva al confine con il territorio di Crevola con Pontemaglio tenendosi ben alta sul fiume (G⁵). Dal confine comunale a Pontemaglio il tragitto era

percorso in dolce discesa e con andamento rettilineo tra campi intensamente terrazzati: la strada penetrava nel centro del tessuto edilizio e, attraverso una brevissima rampa, scendeva a riconnettersi con il ramo di strada che, proveniente da Crevola, aveva appena valicato il Toce sul ponte antico ad unica arcata.

Bibliografia

- ALBERTINI C., DE GIULI A., *Il pugnale di bronzo dell'Arbola*, in "Oscellana" 1975, pp. 114-135.
- ARIOLI L., *La casa forte di Formazza*, in "Oscellana" 1972, pp. 71-76.
- ARIOLI L., *Il passo di Premia*, in "Oscellana" 1973 pp. 101-106.
- ARIOLI L., *Lo sbarramento di Croveo*, in "Oscellana" 1973, pp. 163-167.
- ARIOLI L., *La torre di Randoia a Mozzio*, in "Oscellana" 1974, pp. 131-135.
- ARIOLI L., *La torre di Cristo*, in "Oscellana" 1986, pp. 117-122.
- ARIOLI L., *La torre di Baceno*, in "Oscellana" 1988, pp. 1-12.
- BERTAMINI T., *Le acque di Crodo*, in *Illustrazione ossolana*, n.3, 1965, pp.1-6.
- BERTAMINI T., *Tombe di epoca romana a Premia*, in "Oscellana" 1975 pp. 19-21.
- BERTAMINI T., *Tomba preromana a Crodo*, in "Oscellana" 1975 pp. 97-99.
- BERTAMINI T., *Santo Stefano di Crodo*, in "Oscellana" 1976, 47-53, 67-76.
- BERTAMINI T., *Oratori di Crodo*, in "Oscellana" 1977, pp. 39-54, 105-111.
- BERTAMINI T., *Due cappelle cinquecentesche a Premia*, in "Oscellana" 1977, pp. 65-67.
- BERTAMINI T., *Viceno e i suoi statuti*, in "Oscellana" 1979, pp. 57-78.
- BERTAMINI T., *Note archeologiche (Cravegna, Mozzio)*, in "Oscellana" 1980, pp. 32-33.
- BERTAMINI T., *Fede ed arte a Cravegna*, in "Oscellana" 1981, pp. 7-12, 123-142.
- BERTAMINI T., *Oratori di Cravegna*, in "Oscellana" 1981, pp. 179-199.
- BERTAMINI T., *San Rocco di Premia*, in "Oscellana" pp. 1982, pp. 19-43.
- BERTAMINI T., *L'ordinamento antico del comune di Cravegna*, in "Oscellana" 1982 pp. 113-121, 169-189.
- BERTAMINI T., *Innocenzo IX papa di origine ossolana*, in "Oscellana" 1984 pp. 20-37.
- BERTAMINI T., *L'origine della parrocchia di Mozzio ed una sentenza di S. Carlo Borromeo*, in "Oscellana" 1984 pp. 113-120.
- BERTAMINI T., *Requiem per un castello. Il castello di Rencio ed un brano di storia della Valle Antigorio*, in "Oscellana" 1985 pp. 57-70.
- BERTAMINI T., *L'Oratorio di S. Lucia di Uriizzo*, in "Oscellana" 1986 pp.163-170.
- BERTAMINI T., *Per la storia della chiesa di S. Gaudenzio di Baceno*, in "Oscellana" 1989, pp. 129-152.
- BERTAMINI T., *Nasce la parrocchia di Cravegna*, in "Oscellana" 1991 pp.54-63.
- BERTAMINI T., *La chiesa e l'ospizio di S. Bernardo di Premia*, in "Oscellana", 1991 pp. 87-103.
- BERTAMINI T., *Gli statuti quattrocenteschi del Comune di Cravegna*, in "Oscellana" 1993, pp.33-62.
- BERTAMINI T., *Una scure litica perforata a Pontigei (Baceno - Croveo)*, in "Oscellana" 1995 pp. 66-69.
- BERTAMINI T., *L'antico comune di Mozzio e i suoi statuti*, in "Oscellana" 1995 pp. 99-127.
- BERTAMINI T., *Luci su Croveo*, 1993, pp.161-191; 1994 pp. 2-15, 163-168; 1995 pp. 230-252.
- BERTAMINI T., *Esigo e il suo Oratorio*, in "Oscellana" 1996, pp. 129-137.
- BERTAMINI T., *Appunti storici e geografici*, in "Estimo di Crevola del 1396", a cura di Maria Franco Baroni, Alessandria 2000, pp. XI-XXI.
- CARAMELLA P., - DE GIULI A., *La tomba romana di Baceno*, in "Oscellana" 1981 pp. 77-80.
- CASALIS G., *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1835/1856.
- CASTIGLIONI G.B., *Studio geologico e morfologico del territorio di Premia e Baceno*, Padova, 1958.
- DE CENSI U., *Val Formazza*, Milano, 1961.
- DE MAURIZI G., *Le Valli Antigorio e Formazza*.
- DE MAURIZI G., *Gli statuti antichi della colonia tedesca Vallesana di Salecchio*, in "Boll. stor. della Svizzera italiana", 1924.
- DE MAURIZI G., *Memorie storiche di Premia e dei Valvassori De Rodis - Baceno*, Novara 1925.
- DE MAURIZI G., *Gli Statuti antichi della colonia tedesca Vallesana di Salecchio (Valle Antigorio)*, nota

- introduttiva, testo e glossario, in "Boll. Stor. Svizzera Italiana", 1930, n. 1-2.
- DE MAURIZI G., L'Ossola e le sue Valli, Domodossola 1931.
- LANDINI P., Appunti geografici sulla Val Formazza, in "B.S.P.N.", 1925, pp. 196 e seg.
- LANDINI P., La Valle Devero e le sue condizioni demografiche e pastorali, in "B.S.P.N.", 1932 pp. 1 e segg.
- LANDINI P., Guida al bacino dell'Hosand, in "B.S.P.N.", 1932, pp. 500 e seg.
- MORTAROTTI R., Itinerari ossolani: la Val Formazza, in "Illustrazione Ossolana" 1959, n.3-4 pp.38-43.
- MORTAROTTI R., Itinerari ossolani: Antigorio e Devero, in "Illustrazione Ossolana" 1959 n. 1 pp. 22-26.
- MORTAROTTI R., Antichità romane di Mozzio, in "Illustrazione Ossolana" 1966, n.2 p. 12.
- MORTAROTTI R., Un giardino glaciale in Ossola, in "Illustrazione Ossolana" 1967, n. 3 pp. 1-6.
- MORTAROTTI R., I Walser, Domodossola, 1979.
- PINAUDA F., La viabilità dell'Ossola, in "Almanacco Ossolano" 1924.
- RAINOLDI L., La Valle Formazza, Vigevano 1974.
- RIZZI E., Walser, gli uomini della montagna, Fond. E. Monti, 1981.
- RIZZI E., Appunti sulla fondazione di Agaro e sul diritto walser, in "Oscellana" 1982 pp. 195-207.
- RIZZI E., Note genealogiche sul Rodis-Baceno nel XIII secolo, in "Oscellana" 1984 pp. 42-46.
- RIZZI E., Notizie sui Rodis-Pontemaglia e sul feudo di Salecchio, in "Oscellana" 1989 pp. 173-184.
- RIZZI E., Bettelmatt: piccola storia di alpi, Valichi e ghiacciai, in "Oscellana" 1991, pp. 173-186.
- RIZZI E., Gries e la via del vino ossolano, in "Oscellana" 1993 pp. 193-208.
- RIZZI E., La montagna di Valdogia e le relazioni tra l'Ossola e il San Gottardo, in "Oscellana" 1995 pp.194-204.
- RIZZI E., Zur Schmitten: una dinastia di impresari dei trasporti e la "Casa forte" di Formazza, in "Oscellana" 1997 pp.65-77.
- RIZZI E., Morasco, in "Oscellana" 1998 pp.134-144.
- Scafile F., Una tomba romana scoperta in Crodo, in "Oscellana" 1972, p. 133.

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario
Settembre 2001

VIA DEL MERCATO (Valle Vigezzo)

La Via del Mercato, strada della Valle Vigezzo.

La notevole antichità della strada che attraversa la Valle Vigezzo dal suo inizio, ossia da Masera - Trontano, e che poi si diramava a Malesco in un tracciato discendente la valle Cannobina ed in un altro che proseguiva per la Centovalli, discendenti entrambi al Lago Maggiore, è confermata da un numero di ritrovamenti archeologici che non ha paragoni in confronto alle altre valli ossolane.

All'età del bronzo sono da far risalire i ritrovamenti di armi a Toceno¹ e a Meis², mentre di epoca romana sono le tombe di Masera [scoperte dal Cav. Felice Mellerio ed il cui contenuto venne da lui donato al Museo Galletti, ora Civici Musei "G. G. Galletti" di Domodossola], di Santa Maria Maggiore³, di Folsogna⁴, Craveggia⁵ e soprattutto di Malesco e di Gurro⁶.

¹ BERTAMINI T., *Ritrovamenti archeologici a Toceno*, in "Oscellana", VIII, 1978, pp. 59-65.

² BERTAMINI T., *Ascia dell'età del bronzo in Val Vigezzo (Re)*, in "Oscellana", IX, 1979, pp. 1-2.

³ BERTAMINI T., *Una tomba di età romana a Santa Maria Maggiore in Val Vigezzo*, in "Oscellana", II, 1972, pp. 102-104.

⁴ Cfr. POLLINI G., *Notizie storiche, statuti antichi, documenti e antichità romane di Malesco, comune della Valle Vigezzo nell'Ossola*, Torino, 1896, p. 44; BERTAMINI T., *Tombe di epoca romana a Folsogna (Re) in Val Vigezzo*, in "Oscellana", III, 1973, pp. 129-130.

⁵ BERTAMINI T., *Note archeologiche: Bacenetto di Vigna, Craveggia*, in "Oscellana", IX, 1979, pp. 205-206.

⁶ Questi importanti ritrovamenti sono illustrati in POLLINI G., *Notizie ...cit.*, pp. 30-51.

Ancora, difficilmente databile, ma sicuramente molto antica, è poi l'origine dei massi cuppellati, per i quali gli studiosi avanzano ancora molti dubbi sulla effettiva funzione di luoghi di culto, che sono stati rinvenuti a Druogno⁷.

La presenza di un così massiccio numero di ritrovamenti testimonia dell'antichissima antropizzazione della valle, riguardo alla quale gli storici ottocenteschi ed il Cavalli⁸ pure fecero ampie supposizioni, basandosi sull'interpretazione dei testi classici, peraltro molto scarsi di notizie ed assai poco circostanziali; e per induzione certifica della presenza di una via di comunicazione utilizzata da questi primi colonizzatori della valle.

Tratti di strada romana, costituiti da grandi quadroni di pietra, vennero trovati nella seconda metà del XIX secolo dal medico e storico Giacomo Pollini, nel territorio di Masera lungo il tracciato dell'antica strada poco prima della zona dei Busin, dove una grande frana persiste tutt'ora e che, come vedremo, è "storica", al termine dello stesso tratto, "e di lì sino all'oratorio di S. Antonio almeno in quattro altri luoghi"⁹; a Malesco in vicolo Roncazzo e nei tratti detti le Valleggie di Morbo e nella salita di Piasca nel tratto che rimonta fino alla carrozzabile, infine nel segmento nel tratto tra Zomasco e Craveggia nella zona detta delle Busate (Pollini aveva poi rinvenuto altri tratti tra Druogno e Albogno e lungo il tratto della Scarpiola, presso l'oratorio della Madonna del Gabbio e Cotredo, ma non era del tutto

⁷ BERTAMINI T., *Masso cupellato all'alpe Campra (Druogno)*, in "Oscellana", VII, 1977, pp. 150-152.

⁸ CAVALLI C., *Cenni statistico - storici della Valle Vigezzo*, Torino, 1845.

⁹ POLLINI G., *Notizie ...cit.*, p. 33.

certo che appartenessero all'epoca romana).

Il gran numero di ritrovamenti gli consentiva pertanto non solo di accertare la presenza di un'importante via di comunicazione, ma persino di definirla il tracciato:

"Tomando ora ai resti di strada romana da me scoperti attraverso la valle Vigizzo credo di non errare affermando che questa strada doveva servire di unione fra il passo del Sempione ed i passi del S. Gottardo e del S. Bernardino, e che doveva quindi, facilitando le comunicazioni fra quei luoghi, rendere più facile eziando la difesa dell'Impero. Una via tale era evidentemente necessaria. Ora (viste le condizioni naturali), la comodità e brevità della via richiedeva che essa passasse per la Valle Vigizzo che colle Centovalli è come un anello di congiunzione fra la Vallata della Toce e quella del Ticino. Ed i resti da me scoperti sono quindi senza dubbio residui di quell'antica strada.

Essa distaccavasi, per quanto ho potuto conoscere dalla strada della Valle della Toce a Masera, saliva per la Carale del paese all'Oratorio di S. Antonio e traversando i Busèni, sempre dallo stesso lato della montagna estendevasi fino a Coima, Drugno, Crana, Tocco e Zomasco. Quindi proseguiva, e alquanto prima della scoscesa rupe detta Scarpiola, si divideva in due rami, dei quali l'uno continuava in linea retta sempre al piano per un piccolo tratto, poi saliva a Villette, passava presso il castello, quindi scendeva fino a Re, e attraversata una prima volta il Melezzo sul ponte Mallione lo attraversava nuovamente sotto Dissimo, sul ponte della Pioda, e per le Centovalli metteva a Locarno nella Valle del Ticino. - L'altro ramo invece varcata il Melezzo nel luogo detto le

Tre acque passava per le Busate, entrava in Malesco per l'attuale Vicolo Roncazzo e ne usciva per la Valleggia. Giunto a Morbo saliva per Piasca sino allo Scopello o passo di Finero; scendeva pel versante opposto della montagna, raggiungeva il paese di Gurro nella Valle Cannobina, quindi scendeva nella Valle e attraversava il torrente Cannobio sopra un ponte che ancora esiste e che io ritengo dell'epoca romana. Traversa questo ponte a pochi passi dal nuovo, detto di Falmenta costruito nel 1863 per la strada carrozzabile. Quindi la strada antica giungeva all'Orido di S. Anna, e sopra il ponte che ha vi ancora e che io ritengo romano, passava sulla riva sinistra del torrente e terminava a Cannobio sul Lago Maggiore.

Questo sarebbe il percorso dell'antica via romana per le Valli Vigizzo, Centovalli e Cannobina che io credo di avere ricostruito: sono quindi quasi cento chilometri di strada con quattro ponti, due nella Val Vigizzo, cioè il Mallione e quello della Pioda; e due nella Valle Cannobina, ossia quello di Falmenta e quello di S. Anna"¹⁰

Il Cavalli si provava a individuare quali popolazioni potessero essere passate su questa primitiva strada, e non poteva fare a meno di citare il passo di Plutarco nella vita di Caio Mario che parla della battaglia tra i Romani ed i Cimbri¹¹, e di dedurre, siccome questa popolazione pervenne alla piana di Domodossola ed al Toce da numerose vie, che essi fossero passati necessariamente anche dalla valle Vigizzo per raggiungere poi i passi di San Gottardo e del S.

¹⁰ POLLINI G., *Notizie ... cit.*, pp. 47 - 48.

¹¹ PLUTARCO, *Vite parallele*, trad. a cura di Carlo Carena, Milano, 1981, vol. III, *Vita di Caio Mario*, pp. 408-466; cit. pp. 432-437.

Bernardino¹², naturalmente non senza aver provocato gravi danni.

Al di fuori delle numerose testimonianze materiali l'epoca classica non fornisce altre notizie sulla valle e soprattutto sulla strada; dobbiamo tuttavia pensare che una così massiccia colonizzazione dovesse certo ridursi nei periodi del basso impero e dell'alto medioevo, ma non essere totalmente cancellata. Lo confermerebbe il fatto che al centro della valle fosse eretta la pieve di Santa Maria Maggiore, che il Bescapè ed il Capis indicano come antichissima e matrice di tutte le chiese della valle. La collocazione così centrale della chiesa implica il fatto che essa potesse essere raggiunta in maniera relativamente comoda, e che quindi esistesse un'asta viaria che attraversava in tutta la sua lunghezza la valle Vigizzo.

A chi appartenesse la valle Vigizzo in questi secoli è affare che gli storici hanno indagato basandosi sui pochi documenti disponibili: i primi in cui Maserà è citata risalgono al 970 ed al 994¹³, mentre al 990 risale la cessione di alcune proprietà in valle Vigizzo dell'Arcivescovo di Milano all'abate del monastero di S. Salvatore ad Arona¹⁴, tanto che il Cavalli, adducendo altre piuttosto fantasiose deduzioni, ritiene che l'intera valle fosse sotto il dominio dell'arcivescovado milanese. Con lo scorcio del 1000 l'intera Ossola superiore e la Vigizzo passarono sotto il dominio vescovile di Novara, nella persona di Pietro il Prudente, da cui poi ai conti di Biandrate e ai da Castello. In modo particolare un

documento, citato dal Cavalli risalente al 1209 certifica come Guido di Biandrate avesse possedimenti in valle Vigizzo, che vendeva a certi terrieri di Crana¹⁵; è assai probabile che, come in altri loro domini (per esempio la Valle Anzasca¹⁶), i Biandrate avessero provveduto a riattare e risistemare la rete viaria in funzione sia di un migliore controllo, sia di un incremento dei traffici. Al secolo XII risale peraltro il primo documento (del 1289) che possa fare un po' di luce sulla presenza e sull'uso delle strade in valle Vigizzo: si tratta degli Statuti del Comune di Crana, i quali proibivano tra l'altro di "condurre bestie, carni, grascie e pelli per le pubbliche strade"¹⁷, che quindi dovevano già essere strutturate e discretamente frequentate.

La strada della valle era delimitata, in questi secoli da una croce all'inizio, al confine con Maserà e Trontano al ponte di Paiesco-Marone, e da un'altra alla Rebellasca (a croce inintus usque ad Rivolum Balascum), come dimostrato da un documento risalente al 1209¹⁸.

Alla caduta del dominio dei Biandrate la supremazia sul territorio vigezzino oscillò per circa un secolo tra il Comune di Novara, che aveva incamerato parecchi dei beni del casato, e la sede episcopale. In questi anni, tra XIII e XIV secolo, Santa Maria continuò a confermarsi come il capoluogo della valle, non solo religioso ma anche amministrativo: un documento del 1343 venne infatti rogato "apud Ecclesiam Sancte Marie de Vigetio super stratam" da

¹² CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, pp. 108 - 109.

¹³ BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore*, Torino 1878, pp. 96-99.

¹⁴ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, pp. 117 - 118.

¹⁵ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, pp. 117 - 118.

¹⁶ E' il Bianchetti ad affermarlo, cfr. BIANCHETTI E., *L'Ossola inferiore* ... cit., I, pp. 192-194.

¹⁷ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 126.

¹⁸ In Archivio di Oscellana, teche Vigizzo.

"Guillemus de Folsogno banditor publicus iurisdictionis comuni Novariae"¹⁹, ed oltre a certificarci dell'assetto politico indica anche come la strada passasse appresso alla chiesa di Santa Maria e fosse considerata luogo "centrale" nell'ambito della valle.

I tumulti e le lotte tra Spelorci e Ferrari che insanguinarono l'Ossola del secondo Trecento ebbero particolare accento in valle Vigezzo, se nell'atto di dedizione a Galeazzo Visconti fatto dall'intera Ossola i Vigezzini di parte Spelorcica si preoccupavano di garantirsi immunità per i delitti commessi rispetto alle eventuali ritorsioni degli ossolani di parte Ferraria²⁰.

Atto di dedizione che, come vedremo tra poco, non esclude l'esercizio del dominio da parte del vescovo novarese, anzi. Ma ciò che più interessa qui è notare come, tra i vari punti dell'atto di dedizione ve ne fosse uno che prevedeva l'istituzione, per gli uomini della Curia di Mattarella, di un "mercato di biade, vino legumi ed altre vettovaglie come si dà a tutti gli altri sudditi dello Stato di Milano", che si sarebbe tenuto a Domodossola, ed al quale i vigezzini sarebbero sempre convenuti determinando un grande traffico sulla strada della valle. A tale riguardo nel 1422 il Vescovo istituiva un dazio a Domodossola per le merci così articolato:

"soldi tre per transit da Domo di qualsivoglia soma, o balla di mercanzia; di soldi tre per ogni cavallo carico di grano; di soldi tre per ogni soma di butiro o sevo; di soldi quattro per ogni soma di formaggio; di soldi tre per ogni cavallo e bue mercantili; di un soldo per ogni altra bestia bovina; di denari sei per ogni bestia caprina o

*pecorina; di soldi due per caduno spazza di assi; di un soldo e mezzo per ogni brenta di legno; di un soldo per gli altri recipienti di legno; di soldi tre per ogni fascio di rastrelli; di lire una e soldi uno per ogni carro di doghe; di denari sei per ogni scagno di legno; e finalmente di soldi due per ogni fagotto e involto."*²¹

Il documento ci illumina sul tipo di mercanzie che a Domo provenivano e da Domo partivano, e che quindi dovevano anche transitare per la valle Vigezzo, la quale naturalmente si oppose al pagamento di simile dazio, anche in forza della raggiunta autonomia dalla Curia di Mattarella conseguita nel 1412 e rafforzata tre anni dopo dall'istituzione del pretore della valle; opposizione che giunse a buon fine, concedendo il Vescovo nel 1429 l'esenzione della popolazione Vigezzina dal dazio. Esenzione che venne nuovamente richiesta quando, alla morte di Filippo Maria Visconti subentrò la Repubblica Ambrosiana, specificando alcuni punti che integrano le informazioni ricavabili dal documento sopra citato. Si vede come nel documento, del 1447 e prontamente approvato dalla Repubblica, i vigezzini portassero castagne dal lago d'Orta e dal lago Maggiore, oltre che dalla sponda orientale di quest'ultimo, per proprio uso, e come essi per il transito delle merci si servissero della "strada di Migliandone", quindi della via Francisca che risaliva l'Ossola e giungeva a Masera, donde partiva il percorso per la valle Vigezzo²².

Quando tra il 1447 ed il 1450 (stando ai Cavalli) Francesco Sforza donò in feudo tutta la valle, Vogogna, le quattro Terre

¹⁹ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 128.

²⁰ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 134.

²¹ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 144.

²² CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, pp. 148-149.

(Masera, Trontano, Beura e Cardezza) e l'intera Ossola inferiore, oltre al vigevanasco, al Verbano ed al Cusio alla famiglia Borromeo, si sarebbe aperta per la valle una lunga era di stabilità politica e di ottimo governo, molto liberale e quasi privo dell'ingerenza del feudatario nelle decisioni comunitarie. Peraltro la situazione pareva favorevolissima anche da parte del potere superiore, perchè lo Sforza aveva confermato tutte le concessioni ed i privilegi già accordati dai Visconti; ma i contrasti politici e bellici tra gli Svizzeri, ed in modo particolare il vescovo di Sion, ed il Ducato avrebbero avviato un periodo di gravi sciagure per l'Ossola e per la valle Vigezza, che nella calata delle truppe del sedunense in Ossola patirono l'assalto di un contingente di soldati appartenente all'esercito assediante di Domodossola; la battaglia di Crevola del 1487 avrebbe scacciato definitivamente gli Svizzeri, ma come suo addentellato sono da ricordare gli scontri tra le truppe ducali ed il contingente elvetico che si era spinto in valle Vigezza, il quale venne bloccato, fatto arretrare e poi quasi completamente sterminato. Gli svizzeri nel loro passaggio distrussero quanto più era possibile, come ha dimostrato il Cavalli²³, e probabilmente dovette patire molto anche la strada, con i suoi numerosi ponti di legno tanto facili ad essere distrutti o incendiati.

Guai analoghi si sarebbero in parte ripetuti all'inizio e durante tutto il XVI secolo, quando si contrapposero i due schieramenti delle terre infeudate ai Borromei, fedeli al ducato, ed il resto dell'Ossola, passata ai Francesi: a noi però interessa maggiormente il fatto che i due blocchi antagonisti, oltre ad offendersi con scaramucce ed incursioni,

bloccassero il transito delle merci attraverso i passi, e che quindi i traffici sulle strade diminuissero notevolmente, e naturalmente anche in valle Vigezza. La situazione politica in continuo movimento non favoriva certo lo sviluppo dei commerci, che richiedono sicurezza ed efficienza delle vie di comunicazione, entrambi quasi inesistenti nella valle Vigezza: si dovette attendere la seconda metà del Cinquecento, quando venne a stabilizzarsi il dominio straniero sulla Lombardia, perchè il Consiglio di valle ed i Consoli delle Comunità, ben consci dell'importanza di questo punto, si adoperassero per migliorare lo stato delle strade e per conservarle:

*"Ordinavano perciò, che ciascuna terra della Valle non solo sgomberasse, ma allargasse convenientemente tutte le pubbliche strade, che scorrevano nel rispettivo territorio: stabilivano pene severissime contra i trasgressori o morosi, e contra chiunque ardisse danneggiare in qualunque siasi modo le vie pubbliche: determinavano a più riprese che a spese comuni fossero ristaurate le strade così dette del Fisco, e del Piano delle lotte, non che quella del sasso di Finero: facevano ricostruire vari ponti, e segnatamente votavano per un ponte in muratura con volte sul torrente Lovana [...] e ristabilirono, od almeno resero sicure le interne ed esterne comunicazioni con Domodossola, Cannobio e Locarno."*²⁴

Erano queste infatti le direttrici principali di collegamento della valle, che sostanzialmente ricalcavano quelle dell'antica strada romana.

²³ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, pp. 160-161

²⁴ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 190-191.

Il quadro degli interventi definito sommariamente dal Cavalli si sviluppò nel corso di tutto il secondo Cinquecento, con una serie di interventi che in buona parte coinvolsero l'intero Consiglio delle Comunità, e soprattutto per le opere che erano ritenute indispensabili ed utilizzate da ciascuna di esse, ed in parte invece vennero ordinate alle singole comunità. Al 1572 risale la ricostruzione dei ponti di San Giulio di Gagnone e della Ferrera sotto Coimo, in un luogo che prendeva il nome dall'opificio ivi collocato; "e si ordinò che di anno in anno si dovessero edificare tutti gli altri di spettanza pubblica"²⁵.

La costruzione del ponte di Coimo però dovette attendere ben sette anni, perchè solo nell'adunanza del 22 giugno 1579 venne definitivamente deliberato di provvedere alla sua ricostruzione; e pochi anni dopo, nel 1586, ancora l'intera valle concorse alla sua riparazione²⁶. Nel 1580 il Consiglio aveva deliberato la costruzione invece del Ponte di S. Giulio e del Ponte Maglione "sotto le terre di Re et Falsogno ai 21 xbre 1580".

L'anno successivo, nell'adunanza del 6 gennaio 1581, altro impegno comune era stato stipulato "per li ponti di pietra sopra il fiume Lovanna, et Melezzo sotto la terra di Crana, et per qualsivoglia altri ponti necessarij nella detta Valle alle spese della

detta Comunità, et huomini di tutta l'università con la deputazione di persone di tutti tre li terzi per assistere alle fabriche d'essi"

Nello stesso anno ebbe origine un singolare fatto, i cui effetti si sarebbero prolungati nel corso dei decenni e secoli successivi, perchè alla comunità di Malesco venne concesso di non partecipare alle spese della costruzione dei ponti di Crana e sulla Loana "et altri attorno Malescho, a quale fu addossata il carico della manutenzione de proprij, come si vede praticato sin qui [1666]": forte di questa concessione, di cui non veniva stabilito se fosse una tantum o in perpetuo, Malesco si sarebbe in futuro sempre rifiutata di contribuire agli oneri comunitari relativi alla edificazione di ponti.

Ancora, l'anno successivo venne deliberata la costruzione del ponte di Zornasco, che si protrasse fino al 1583 "con la deputazione di persone che in nome di tutta la Valle assistono", esclusa naturalmente Malesco.

Il 1587 sarebbe stata la volta del ponte della Pioda ("Credenza" del 21 dicembre 1587), e l'anno successivo per il ponte Calcestro (21 dicembre 1588 e 29 giugno 1589); nel 1589 l'insieme delle comunità si era addossato l'onere del rifacimento del ponte del Mallione nel 1589, come testimonia un documento posteriore, risalente al 1662²⁷.

Nella "credenza" del 29 giugno 1594 invece i Consoli ordinarono alla comunità di Villette e di Finero di riattare la "crespata" e la strada del Pian di Sale, che si trovavano nel loro territorio di pertinenza, incaricando

²⁵ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 194-195.

²⁶ Cfr. il verbale dell'adunanza dell'8 marzo 1666, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 - 1667, m. 427; questa "credenza" è importantissima per molti versi, come si vedrà, ma soprattutto perchè fa il punto della situazione rispetto agli interventi "pubblici" finanziati e curati dal Consiglio di Valle. Il documento è stato pubblicato anche in CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. III, p. 463-468.

²⁷ Cfr. più avanti quanto se ne dice; il documento è il verbale di Adunanza, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 - 1667, m. 427.

l'aromatario Gerolamo Dalione e Pietro Merzagora di sovrintendere ai lavori²⁸.

Lungo le strade che via via la valle andava risistemando si spostavano soprattutto merci per il mercato di Domo e le vettovaglie per la sussistenza della popolazione di tutte le comunità, in modo particolare il grano, per il quale i vigezzini incaricavano ogni anno un delegato che andasse a Milano per impetrare l'esenzione dal dazio, e la libertà di poterlo portare da Domodossola per il terzere inferiore, cioè per la parte più bassa della valle, e da Cannobio per gli altri due²⁹. Sulla strada che saliva da Cannobio i vigezzini erano costretti a pagare il pedaggio per passare sul ponte che esisteva a Traffume: questo pedaggio avrebbero continuato a pagarlo lungamente, ma nel contempo essi provvidero a far risistemare sia la strada che portava al borgo lacustre, sia quella che scendeva a Domodossola, specie nella parte terminale che, come abbiamo accennato, ai Busin aveva il suo punto critico: ai primi del XVII secolo infatti il Consiglio ottenne dalle comunità di Palesco, Masera e Trontano, che erano al di fuori della valle (perché il confine era a Mozio) che essi provvedessero a riparare la strada maestra che saliva in valle, e che quindi aveva già allora un doppio sviluppo, sia sul versante sinistro che su quello destro, ed un punto di incontro sotto Marone.

Riguardo alla strada che portava a Cannobio, i consoli di quel borgo presero in questi anni a proporre alla comunità Vigezzina di costruirla ex novo concorrendo significativamente alla spesa, ma fin da subito i vari consoli si dichiararono o perplessi o contrari, e ci sarebbe voluto

ancora un secolo perché la cosa si facesse³⁰.

Tra gli altri lavori che Consiglio approvava agli inizi del Seicento è la sistemazione della strada del Sasso, per la quale, nel 1608 venivano pagate 256 lire³¹; nel 1619 veniva invece i Consoli ordinavano "Che si faccia accomodar la strada delle scalette et che per tale opera si habino a esporre le cedole coli cap.li di quello che bisogna p. fare accomodare la d.a strada"³², ossia che si rendessero pubblici quelli che oggi diremo i capitolati d'appalto per la gara: la via "delle scalette" era un tratto della strada che da Finero portava in Valle Cannobina, e solo nel 1622 la decisione di ripararla venne effettivamente attuata, unitamente a quella "del Sasso", esponendo le "cedole del debito"; il lavoro però era stato sospeso perché il console di Finero desiderava proseguire l'opera solo con il consenso degli altri consoli delle varie comunità della valle, i quali si impegnarono a visionare i luoghi dove i lavori dovevano essere fatti il giorno dopo la festa di S. Bartolomeo, quindi il 25 di agosto³³; alla fine le opere vennero realizzate, ma anche con il concorso della comunità di Cannobio³⁴.

A Cannobio, come si ricorderà, la popolazione della valle si recava per approvvigionarsi delle derrate alimentari, e ricorda il Cavalli che le donne della valle scendevano lungo la strada per approvvigionarsi persino del pane: una

²⁸ ASCSMM, Atti consolari, 1589-1639, m. 426.

²⁹ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, pp. 212-214.

³⁰ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 222.

³¹ ASCSMM, Atti consolari, 1589-1639, m. 426.

³² Verbale dell'adunanza del 21 giugno 1619, ASCSMM, Atti consolari, 1589-1639, m. 426.

³³ Verbale dell'adunanza del 20 agosto 1619, ASCSMM, Atti consolari, 1589-1639, m. 426.

³⁴ CAVALLI C., Cenni ...cit., vol. I, p. 251.

brusca interruzione del transito lungo questa via si ebbe però tra il 1625 ed il 1627, quando il Gabelliere del borgo lacuale pretese di non rispettare più i vecchi accordi ed esigeva "un prezzo enorme, e spesso ne ricusava [dei viveri e del sale] la somministrazione"³⁵; ci sarebbero voluti due anni ed una lunga lite, risolta dal Magistrato di Pallanza, perchè la faccenda si risolvesse a favore della valle, rispettando i vecchi accordi. Singolare è il fatto che i vigezzini non considerassero l'alternativa di Domodossola, ma il Cavalli la giustifica ricordando il cattivo stato della strada ed anche l'ostilità dei Domesi, che ritenevano, forse non del tutto a torto, che i grani e le derrate – di cui peraltro c'era penuria – finissero, attraverso la valle Vigezza, in Svizzera.

A dispetto di questi problemi le strade della valle dovevano comunque essere sempre utilizzate, e il Consiglio delle Comunità non smetteva di adoperarsi per intervenire in tutti quei luoghi che si ritenevano di utilità "pubblica" e che potevano garantire le libere comunicazioni con l'esterno.

Alle calamità "umane" si aggiungevano naturalmente quelle naturali, e per quanto riguarda la manutenzione delle strade le più significative sono le alluvioni. La prima di cui abbiamo notizia risale al 1177, ed il Cavalli dice che essa fu particolarmente violenta, tanto che le attribuisce la variazione del corso del Melezio "e gli acervi di materia, che osservansi tutt'ora nel piano vigezzino"³⁶; non sappiamo quanto questo cataclisma possa aver danneggiato la strada della valle, ma certamente ciò dovette verificarsi. Alla terribile piena del 1640, che sicuramente spazzò via molti dei

ponti costruiti sui fiumi e sui riali, deve ascriversi anche il crollo di quello di Crana, che costituiva un punto obbligato di passaggio per il transito della valle; sei anni dopo se ne decise unanimemente la ricostruzione e la comune ripartizione delle spese, a cui come al solito si sottrasse Malesco in forza del vecchio privilegio ottenuto nel 1580³⁷. Il ponte venne pertanto rifatto in pietra, recuperando quasi certamente il materiale della struttura precedente, perchè sappiamo che in esso, nel 1662, sarebbe stata trovata ancora la pietra apposta con la data 1582 in occasione di quella prima ricostruzione "in volta"³⁸.

Altri gravi danni il ponte avrebbe tuttavia subito negli immediati decenni seguenti, se già nel 1662 il consiglio dovette dirimere nuovamente la questione:

*"Di poi il prefato Podestà ha avisato li p.ti Consoli, che già nelle ultime visite delle strade da lui fatte s' [sic] trovato il ponte di Crana altra volta fatto in volta di pietra sopra il fiume Melezio et in tal guisa ridotto che niuno passeggero non che animale possini passare"*³⁹.

Il Podestà riteneva che si trattasse di un'opera utile a tutti, e citava tra l'altro una lettera del conte Carlo Borromeo il quale si raccomandava per una sua pronta

³⁷ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, p. 22; Verbale dell'adunanza del 22 maggio 1646, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 – 1667, m. 427.

³⁸ Il ritrovamento è ricordato nel verbale dell'adunanza del 24 marzo 1662, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 – 1667, m. 427.

³⁹ Verbale dell'adunanza del 14 marzo 1662, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 – 1667, m. 427.

³⁵ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 274.

³⁶ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 128.

riparazione, dato che riteneva la struttura fondamentale per le comunicazioni della valle. La questione si sarebbe protratta con una lunga lite tra le varie comunità, e si sarebbe risolta soltanto con il laudo del Sindacatore Stefano De Margaritis, dato a Milano l'8 marzo 1666, di cui si parlerà in seguito⁴⁰.

Il laudo ingiungeva inoltre alle Comunità di applicare una prassi di manutenzione più costante:

*"E perchè la negligenza delle necessarie riparazioni, et manutenzione delli ponti suole causare la totale ruina d'essi, et accrescere poi le spese della loro nuova costruzione, pertanto ha ordinato, et ordina come sopra che li Consoli, et huomini di quei comuni, ai quali toccano le dette opere, et le riparazioni conforme al solito, et consuetudine, debbano sotto pena di pagar del proprio in caso di qualche rottura per la vetustà, e per qualche piena di fiumi, o altro accidente, avvisar nel termine di giorni tre continui il Consiglio a ciò con la minor spesa si facciano le riparazioni necessarie, o dalle comunità vicine per quello tocca al loro carico, o dalla Valle, come sarà riconosciuto dal Sig. Podestà essere di Giustizia"*⁴¹

Se la cosa andò a buon fine per il ponte di Crana, una nuova lite però sorse per quello della Pioda, che non era sulla strada per Locarno "che passa per Dissima ed Olgia", ma bensì al semplice servizio di queste due

Comunità per l'accesso alle loro alpi. La questione venne portata al Barromeo, il quale incaricò il Pretore di verificare se effettivamente la struttura fosse o meno di utilità per l'intera valle⁴². Non abbiamo la sentenza, ma essa dovette essere favorevole, perchè nell'adunanza del Consiglio del 29 giugno 1667 i consoli autorizzavano quelli di Olgia e Dissima a prendere accordi per la costruzione dell'infrastruttura⁴³.

Nella adunanza del 20 febbraio 1667 invece il Consiglio approvava la condanna fatta dal Pretore alla comunità di Coimo ad *"accomodare il ponte sopra la Ferrera in maniera tale che si possa passare tanto con bestie e, come altrimenti et ciò con duoi o tre travi per modo di provvisione sinchè si potrà fabricare di pietra, nella prima stagione di primavera"*⁴⁴.

Anche più a valle, verso Domodossola, la strada doveva avere qualche problema, dato che nel 1672 venne deliberata pure la ricostruzione del ponte "dei Prati" a Mozio: *"per fare mercato et conventione con li muratori et fabricieri di detto ponte"* venivano incaricati Gerolamo Mellerio e Stefano Rosso⁴⁵.

Se la strada per Domodossola era non sempre in buone condizioni, quella per Cannobio ed Intra doveva esserlo altrettanto, ma in più era ampiamente

⁴⁰ CAVALLI C., *Cenni* ...cit., vol. II, p. 37.

⁴³ Verbale dell'adunanza del 29 giugno 1667, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 - 1667, m. 427.

⁴⁴ Verbale dell'adunanza del 21 novembre 1666, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 - 1667, m. 427.

⁴⁵ Verbale dell'adunanza del 1 novembre 1672, ASCSMM, Atti consolari, vol. II, 1667 - 1693, m. 427.

⁴⁰ Cfr. il documento è riportato nel verbale dell'adunanza dell'8 marzo 1666, ASCSMM, Atti consolari, vol. I, 1640 - 1667, m. 427 e pubblicato anche in CAVALLI C., *Cenni* ...cit., vol. III, p. 463-468.

⁴¹ CAVALLI C., *Cenni* ...cit., vol. III, p. 467.

battuta, forse in misura maggiore di quella per il capoluogo ossolano.

Il console di Cannobio Cesare Jachino pensò dunque di consultarsi con il consiglio di valle per l'ampliamento se non addirittura la costruzione di una nuova strada, e mandò alcune lettere sia a Santa Maria che al conte Vitaliano ed al duca Antonio Borromeo *"per l'aggiustamento della strada da farsi nuovamente per la quale si possa andare liberamente alli mercati di Vigizzo e di Intra"*⁴⁶. Nell'adunanza in cui le missive vennero presentate i Consoli giudicarono *"che datta strada si debba fare atteso il beneficio pubblico"*, ed incaricarono i notai Giacomo Peretti, Giovanni Battista Balcone e Francesco Antonio Nicolino perchè il giorno dopo – quale celerità! – si recassero in ispezione sui luoghi al confine con Intra per stabilire dove il nuovo tracciato sarebbe potuto passare con minimo dispendio e con la maggiore facilità; compiuta quest'operazione i tre erano poi incaricati di recarsi dal feudatario per informarsi del suo parere sulla questione⁴⁷.

I delegati si addentrarono nelle montagne per parecchi giorni, *"e portaronsi in luoghi disabitati"*⁴⁸ per verificare su quanto erano stati incaricati: dell'esito dell'ispezione però non sappiamo nulla, e quindi non siamo in grado di ricostruire quale dovesse essere il tracciato, ma sappiamo invece che il parere del Borromeo fu quanto mai

positivo⁴⁹, dato che Carlo Borromeo aveva incaricato Agostino Pagano, in qualità di perito, di ispezionare il sito dove sarebbe dovuta passare la strada, e chiedeva che i Consoli della valle lo accompagnassero⁵⁰; essi però risposero che avevano già provveduto e che attendevano soltanto che venisse redatta una perizia dei costi.

Questa consegnata il Consiglio esaminò il progetto presentato: pare che esso venisse approvato, e che la valle si impegnasse non solo a realizzare tutta la strada fino ai propri confini, ma anche a sovvenzionare in parte il comune di Intra⁵¹. Forse però quest'ultimo si accorse che i fondi disponibili non bastavano, cosicchè gli uomini di Vigizzo, quelli *"esperti e robusti"* continuarono a fare *"il tragitto da Santa Maria Maggiore ad Intra, e viceversa, nello spazio di poco più che sei ore, passando da Finero ed attraverso i monti che soprastrano a Gurro e Falmenta: ma vero egli è pure che percorrono un angusto, scabro e pericoloso viottolo, il quale per renderlo praticabile a tutti gli uomini, et alle bestie esigerebbe lunghi lavori e gravi spese"*⁵²; così il Cavalli ancora nel 1845.

Il XVIII secolo si sarebbe caratterizzato per il passaggio del dominio della Lombardia, e quindi della valle Vigizzo, dagli spagnoli alla casa Asburgo d'Austria, e per la redazione del censimento catastale, che in valle venne effettuato anche con i rilevamenti di seconda stazione.

⁴⁶ Verbale dell'adunanza del 26 luglio 1676, ASCSMM, Atti consolari, vol. 2, 1667 – 1693, m. 427.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, p. 44.

⁴⁹ Verbale dell'adunanza del 3 novembre 1676, ASCSMM, Atti consolari, vol. 2, 1667 – 1693, m. 427.

⁵⁰ Verbale dell'adunanza del 4 agosto 1676, ASCSMM, Atti consolari, 1694 – 1766, m. 428.

⁵¹ Cfr. più sotto.

⁵² CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, pp. 44-45.

Lo stato delle strade, dopo la lunga sequela di lavori dei due secoli precedenti, doveva essere discreto, perchè nella prima metà del secolo ritroviamo soltanto la proposta, formulata nell'adunanza del 4 luglio 1723, da parte dei Consoli di Dissimo ed Olgia di riparazione al ponte della Pioda⁵³, che si ricorderà era stato oggetto di una aspra lite per la sua ricostruzione nel 1667.

Con il trattato di Worms l'intera provincia di Novara passò al governo sabaudo nel 1743: quest'ultimo tuttavia impiegò parecchi anni per assumere il pieno controllo della situazione dei nuovi territori, e la valle Vigezzo proseguì abbastanza autonomamente per alcuni anni nella gestione delle proprie infrastrutture stradali. Da segnalare in questi anni sono i lavori di restauro al ponte Maglione fatti eseguire dalla Comunità di Re, i cui conti vennero presentati al consiglio e da questo pagati il 29 settembre 1766⁵⁴; ma soprattutto la ripresa della questione della strada per Intra, che abbiamo visto rimasta sospesa alla fine del Seicento probabilmente per gli alti costi preventivati. La questione venne infatti ripresentata una prima volta nel 1750 dal Console deputato di Intra Giovanni Antonio Maffei⁵⁵, il quale così scriveva:

"Facilitandosi con la venuta in questi paesi del signor Conte Intendente l'avvantaggiosa effettuazione dell'antico

trattato altre volte da questo Borgo con la provincia di val Vigezza promosso e stabilito a che aprir si dovesse la strada fra dette provincie comunicativa: si stimerebbe proprio prevalersi di tale opportuna occasione. Siccome però questo Borgo capace non trovasi a sostentare per tale impresa il total dispendio, e considerandosi altresì allorchè il suddetto trattato ebbe principio, la detta valle erasi offerta non solo di spianare a proprie spese la strada sino ai suoi confini, ma altresì di concorrere in qualche parte a quella da farsi per tale opera da questo Comune. Vengo io incaricato a supplicare V. S. acciò ... degnar vogliasi convocare tutti li suoi comuni."

Il Consiglio di valle non solo approvò la richiesta, tornando ad impegnarsi sulla realizzazione del tratto di sua competenza, ma accordando anche al Comune di Intra la somma una tantum di millecinquecento lire⁵⁶; "l'opera però anche questa volta non ebbe effetto".

Se i collegamenti con Intra non erano proprio agevoli, anche verso Domodossola e Locarno i problemi non mancavano, sia dal punto di vista strutturale, come vedremo tra poco, sia dal punto di vista dei dazi: il Comune di Domodossola infatti prese ad esigere il pagamento di un dazio "esorbitante et inusitato" per il transito sui ponti del Toce che collegavano la sponda sinistra con quella destra: ciò naturalmente rappresentava un grosso aggravio per i Vigezzini, che a Domodossola scendevano per approvvigionarsi del necessario; essi però avevano da tempo immemorabile concordato che il costo del pedaggio, sia

⁵³ Verbale dell'adunanza del 4 luglio 1723, ASCSMM, Atti consolari, 1694 - 1766, m. 428; il Cavalli però retrodata questo intervento al 1717, cfr. CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, p. 88.

⁵⁴ Verbale dell'adunanza del 29 settembre 1766, ASCSMM, Atti consolari, 1694 - 1766, m. 428.

⁵⁵ Nell'adunanza del 17 settembre 1750, cfr. CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, p. 113.

⁵⁶ Verbale dell'adunanza del 18 ottobre 1750, ASCSMM, Atti consolari, 1694 - 1766, m. 428.

per l'andata che per il ritorno fosse fissato a "solo un sesino per persona ... e ciò anche solamente nel giorno di mercato stante che negli altri giorni della settimana quelli della nostra valle hanno trovato sempre libero il passaggio per detti ponti senza pagamento"⁵⁷.

La vertenza durò lungamente, ma alla fine i Vigezzini vennero confermati nei loro accordi.

Oltre ai problemi fiscali la via per Domodossola ne aveva, come accennato, anche strutturali.

Quando infatti nel 1768 il Re incaricò il Governatore del Novarese Marchese Vincenzo Ferrero d'Ormea di ispezionare i territori di nuovo acquisto, egli si trovò, nell'accesso della valle dalla parte di Domodossola, a condizioni disastrose per quanto concerneva la strada:

"La valle Vegezzo tra le altre è l'unica che si trova angustiata per la disastrosità della strada, per cui non ha altro sfogo che portarsi a Domo. [...] La situazione di questa Valle [Vigezzo] è veramente deplorabile, non avendo altro sfogo all'uscita verso Domo, chè una strada alla metà d'un altissima montagna, sotto a cui sta un orribile precipizio con un torrente, attraversata in più luoghi dalla caduta di forti rivi che scendono dalle Cime della stessa Montagna, che la rendono impraticabile, devastandola affatto coll'esportazione di Sassi, e grosse ghiaie, che si spiccano dalla medesima, e alla manutenzione di questa sempre ancorchè pericolosa strada volgarmente detta i busi, siccome si avrebbero a concorrere le comunità di Trontano, e Masera per

sostenerla almeno in Stato Commerciabile per li viandanti, si incontrano frequenti discrepanze. Il M.se d'Ormea vi vorrebbe bensì formato un progetto, ma sarebbe altrettanto utile una Connessione ai rispettivi Giurisdicenti delle Giurisdizioni per farlo mandare ad effetto; quel progetto si rapporterà nel trattato particolare delle strade [...]"⁵⁸

Come si vede quindi la parte bassa della strada non era di competenza della valle, ma bensì di Masera e Trontano; il progetto del d'Ormea era il seguente:

"Vi sarebbe il mezzo d'aprirsiene [una strada] che aprisse che desse comunicazione da questa valle al Borgo di Cannobbio e altra a quella di Intra

Resipett à detta strada da Vegezzo à Cannobbio due ostacoli si presentano amendue forti. L'uno perchè detta strada dovendosi ottenere à confine delli Svizzeri sarebbe sempre sospetta, e malsicura dall'infestazione de' malviventi.

L'altro perchè detta strada dovendosi una tal vicinanza col fuori stato, ed anche quella di Macagno imperiale, darebbe sempre à Canobiesi una maggiore facilità degli strosi, massimamente del sale onde sembra inutile parlarne ...

All'opposto quella che si potrebbe proporre di comunicazione dalla Valle Vegezzo col borgo di Intra, sarebbe comoda egualmente à questo, per introdurre in detta Valle, e generi e merci, e tale detta strada potrebbe anche rendersi vantaggiosa all'Ossola Superiore. Il solo ostacolo che esaminata la diramazione

⁵⁷ Verbale dell'adunanza del 6 gennaio 1752, ASCSMM, Atti consolari, 1694 - 1766, m. 428

⁵⁸ Relazione del Marchese d'Ormea, ASTa, Corte, Paesi per Provincia, Novarese, m., vol 1, foglio 250 Recto, f. 104 recto.

della nuova strada vi ha trovato il Marchese d'Ormea sarebbe quella di avere la medesima per qualche tratto in certi siti appena abitati. Ma considerando anche la posizione d'essa strada come nel concentrico dello stato di S. M. lontana dal confine estero, lascia tutto il luogo a sperarvi, che colla molteplicità del commercio del Borgo d'Intra, il quale eziando ha la maggior parte del negozio de' lignami sulle montagne, chè circondano la valle di Vegezza, massime superiormente a Trontano, si possa nel giro di pochi anni intraprendere a fabbricarsi case, e renderla in breve sicura da qualunque pericolo, e comoda a commercianti⁵⁹.

Il collegamento Domodossola - Cannobio - Intra era dunque considerato prioritario, e la posizione del d'Ormea era quindi quella di favorire quel progetto che più volte era decaduto.

Nell'ottica del ripristino dell'efficienza del collegamento con Domodossola va quindi inserita la richiesta mossa al Consiglio dai consoli di Druggno per riparare la porzione di strada "di fresco rovinata nel luogo territoriale di detta Comunità sotto alla Fontanaccia, sull'allegato fondamento che tali spese siano per essere esorbitanti ed eccedenti le forze di detta Comunità"⁶⁰; il Consiglio però si rifiutò, adducendo che era sempre stato uso che ciascuna comunità provvedesse da sola al mantenimento dei tratti di strada insistenti sul proprio territorio, ma tuttavia non ignorò il fatto che il segmento in oggetto apparteneva ad una via di grande comunicazione, e pertanto impose a Druggno di provvedere

rapidamente alle riparazioni "per il pubblico transito".

Poco dopo, nel 1771, il Comune di Cannobio rinnovò, sulla base della favorevole disposizione dell'Ormea, di rinnovare la strada che scendeva per la valle Cannobina: i Consoli però rifiutarono di concorrervi perchè a loro parere le spese non avrebbero equiparato i vantaggi⁶¹.

E' paradossale il fatto che proprio in corrispondenza di una tanto favorevole disposizione delle istituzioni, il Consiglio della valle, che altre volte era stato così attento al sistema delle comunicazioni coll'esterno, si dimostrasse tanto reticente: rifiuti infatti vennero opposti, per la discordanza tra i vari rappresentanti delle Comunità, anche per la ricostruzione del ponte sul torrente Loana⁶² e per la riparazione della strada presso Gagnone⁶³.

Poco dopo però le cose sarebbero cambiate, perchè il consiglio approvò nel 1773 le riparazioni al ponte della Pioda - forse in ragione del fatto che i lavori si riducevano a non più di due giornate "d'un mastro da muro"⁶⁴, e soprattutto che senza perdita di tempo, si provvedesse "a raggustare tutte le strade solite, e specialmente quella per andare nell'Ossola, con fare o sia rifare tutte le Calate che per

⁵⁹ Verbale dell'adunanza del 30 gennaio 1771, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁶⁰ Verbale dell'adunanza del 6 gennaio 1769, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁶¹ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, p. 136.

⁶² Verbale dell'adunanza del 9 maggio 1773, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁵⁹ Ibidem, foglio 250 recto.

⁶⁰ Verbale dell'adunanza del 18 giugno 1769, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

l'escrescenza presentanea delle nevi si trovano impraticabili, che anzi imperfette"⁶⁵. Finalmente nel 1785 il Consiglio decise di approvare la rinnovata proposta della risistemazione ed ampliamento della strada per Cannobio con una "discreta oblazione" che ammontò a 2500 lire "con questa però condizione che il presente pubblico non intenda d'esser costretto a dover divenire ad effettual pagamento se pria non saranno conclusi i ponti e tutte quelle altre condizioni che si stimeranno meglio di accordare in vista anche dei progetti sostanzialmente utili, e che la strada venghi costrutta in debita forma e stabile, e mantenuta perpetuamente senza altra nova contribuzione di questo pubblico"⁶⁶; finalmente veniva così risolta l'annosa questione del collegamento con Cannobio, ed è probabile che questa decisione fosse venuta in conseguenza del fatto che, dopo lungo dibattimento, si era deciso anche di realizzare, nel 1779, il ponte sul torrente Isornino a Zornasco⁶⁷; è però chiaro che i lavori non vennero eseguiti così come stabilito dal patto, perchè, come si vedrà più avanti, la strada ancora nel 1845-50 era assolutamente in cattivo stato ed impraticabile alle bestie.

Questi ultimi anni del secolo XVIII appaiono particolarmente fervidi nell'attività di miglioramento delle strade: i verbali del Consiglio di valle registrano infatti numerosi interventi, come nel luglio del 1789, quando

si decise di riparare tutti i ponti in pietra che già erano di competenza dell'intera assemblea delle comunità, e di incaricare ciascuna di queste di provvedere, per il territorio di ciascuna, al restauro ed alla pulizia dalle neve delle strade⁶⁸; l'anno dopo venne data licenza al console Pietro Antonio Bonzani di Folsogno di far eseguire i lavori di riparazione al ponte di Re, che consentiva di recarsi a Dissimo⁶⁹.

Si delineava così progressivamente un quadro generale di risistemazione dell'intera rete viabilistica della valle; in particolare resta significativa la riunione del quattro agosto 1789, nella quale molti Consoli delle Comunità relazionarono sui lavori eseguiti dietro la espressa richiesta del Pretore che, nella sua visita delle strade, aveva per ogni comune specificato quali lavori dovessero essere eseguiti per ampliare, risistemare, spianare le vie di comunicazione:

"Domandato il pubblico di Craveggia quanta parte delle strade abbia riattate dichiarò di averle riattate quasi nella maggior parte, e di avere speso in denaro contante lire cinque di Piemonte solamente; dichiarò il Pubblico di Malesco di aver eseguito l'ordine dato per le di lui strade per più della metà, ed aver speso e di avere speso in contanti lire venticinque di Piemonte circa; dichiarò il Pubblico di S. Silvestro, ossia di Druogno d'aver eseguito l'ottava parte delle sue incombenze con la spesa in contanti di lire tre di Piemonte, dichiarò Villetti di avere ultimata la gran strada nuova comunale toltone il selciato di cento sessanta braccia circa con la spesa di

⁶⁵ Verbale dell'adunanza del 21 dicembre 1773, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁶⁶ Verbale dell'adunanza del 21 dicembre 1785, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁶⁷ Verbale dell'adunanza del 14 luglio 1785, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁶⁸ Verbale dell'adunanza del 5 luglio 1789, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁶⁹ Verbale dell'adunanza del 15 aprile 1790, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

lire quindici di Piemonte in contanti, Falsogna d'aver ultimata la di lui porzione di tale gran strada colla spesa di lire sei di Piemonte in danaio. Olgia di avere eseguito il sesto delle di lei incombenze non espendendo somma alcuna. Albogno di avere eseguito due tesi circa colla spesa in danaio di lire sedici Soldi dieci otto Piemonte. Re più di un terso colla somma di lire quattordici, Zornasco meno della metà nulla espendendo in danaio, Dissimo metà nulla espendendo in danaio, Crana sette ottavi circa colla spesa in contanti di lire trenta sei. Buttogno undici dodicesimi colla spesa di soldi cinquanta solamente. Toceno tra quarti colla spesa di lire cinquanta. Vocogna d'aver tutto eseguito et ordinato a riserva d'un tratto di brazza trenta, che abbisogna di taglia di pietre colla spesa in contanti di lire quattro dichiarando di costruire selciato di brazza cento quantunque non ordinato nella distinta: Colmo d'aver eseguito la metà nel pi facile esonendo nel conto lire venti, e Finera nulla avere eseguito, poichè, essendo stata fatta visita delle sue strade per ultima, non aveva potuto prestarsi all'ingiunzione fattale, e poi aggiungono che le altre opere si eseguiscano volontariamente. Sull'avviso del Console colla mano d'opera dei terrieri operando per ciascuno focolare..."⁷⁰

I lavori sarebbero proseguiti per circa due anni, cosicchè nel luglio del 1791 il consiglio poteva affermare "che dalle rispettive Comunità essersi adempiuto alla ristaurazione delle strade in tutta questa valle secondo il proscritto del s.to Giudice contemporaneamente, cosicchè sono ora in buon forma ridotte per tutta la sua

estensione, e specialmente colla comunicazione dell'Ossola Superiore, a cui avrebbero il maggior commercio, e transito, ora però si trovano delusi dalla paura della comunità di Masera per la cui trascuratezza nulla giova tali loro fatto riattazione, essendo specialmente nel luogo denominato il Busino la strada ben spesso impraticabile, e ruinosa, per cui non solo a cavalcanti riesce impossibile di transitare da questa Valle al borgo di Domo per provvedere del bisognevole, ma eziando anche alli pedoni, e poi incomberanno di sud.i SS. Condeputati solidariamente di passare a quel ricorso, che stimeranno espediente..."⁷¹.

Come si vede dunque il problema erano sempre i Busin, che la comunità di Masera non si decideva a riparare con interventi massicci e duraturi.

Se il collegamento con Domodossola presentava ancora questo neo, differente era la situazione del transito per la Svizzera, che risultava ancora poco agevole; la questione venne posta nella riunione del Consiglio del 5 luglio 1795:

"Successivamente dal predetto Sig. Giudice è stato comunicato a Deti Congregati il progetto proposto dal Sig. Commissario di Locarno di formare nella valle denominata Rabelasca la rinnovazione di una strada sicura, et commoda per il transito delle bestie cariche; ha detto Sig. Commissario dichiarato, che eleggendo questa Valle in proporzione del di lei Territorio le Spese per tale rinnovazione della strada non tralasciava lo Stato Svizzero di fare per sua parte le opere bisognevoli per ridurre

⁷⁰ Verbale dell'adunanza del 4 agosto 1789, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁷¹ Verbale dell'adunanza del 10 luglio 1791, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

intieramente la strada in quello stato a questa Valle ad uso comodo per condurvi bestia da carico, da che ne potrebbe detta Valle risentir notabil vantaggio, ed ha perciò detto Sig. Giudice eccitato di detti Congregati a dare su tale proposito la loro deliberazione"⁷²

I Consoli non poterono non riconoscere l'utilità della proposta, ma espressero seri dubbi sul fatto che non era stata affatto definita la località dove dovesse passare la nuova strada proposta: prima di prendere una decisione quindi si deliberò di richiedere al Commissario locamense di presentare il progetto dettagliato dei siti e dei manufatti dell'opera, e soprattutto quali dovessero essere i tratti che la Valle doveva far eseguire di propria iniziativa. Non conosciamo quale fosse la risposta da parte dello stato svizzero, poichè nei verbali delle sedute del Consiglio di Valle la questione non venne più ripresentata, ma è assai facile che, visto l'impegno profuso dalla valle negli anni precedenti, essi non abbiano voluto sobbarcarsi una ulteriore spesa.

Quando negli anni precedenti il 1810 il Canonico Sottile ispezionò l'Ossola intera per la redazione del suo libro⁷³, egli trovava una situazione tutto sommato assai buona, dato che non fece alcun cenno sulle condizioni delle strade, ad eccezione del famigerato tratto dei Busin:

"Si perviene in questa Valle per mezzo di una salita anche rapida, che principia Masera, e dura circa due ore. La strada in

molti luoghi è cattiva e pericolosa, perché posta sul fianco d'una montagna rovinosa e scoscesa. Se ne potrebbe formare un'altra dalla parte di Trontano. Sarebbe più bella, più sicura; ma più lunga, ed impraticabile d'inverno a causa dei diacci e delle nevi. Ma che? quando dopo la salita il forestiere, lasciando Coimo alla sinistra, mette il piede nel piano di S. Silvestro, egli vede aprirsi ai suoi attoniti sguardi uno spettacolo forse unico nelle Valli tutte del Regno. In una pianura di circa un miglio di larghezza e di sei di lunghezza, la quale sembrava dalla natura destinata unicamente al pascolo degli armenti, egli vede le parrocchie di S. Silvestro, di Drvogno, di Coimo, di Santa Maria, di Taceno, di Vocogno, di Craveggia, di Zomasco, di Malesco, di Viletta, cui si potrebbero aggiungere Re, Dissimo, Olgia se non fossero coperti dai manti, e Finero se non pendesse verso la Valle di Canobio. L'unione di molti di questi Comuni posti in linea retta, o poco divergente, procura nella lontananza il piacevole ed la parte sul dolce pendio dei vicini colli. L'altezza, la bellezza delle case coopera l'illusione. [...]

Da S. Silvestro si va passeggiando a Santa Maria in una strada piana, e bella di tre quarti d'ora. Questo comune è nel centro della valle. [...]

Da Santa Maria a Craveggia non v'è che mezz'ora, ma bisogna traversare il Melezzo. [...] Si vedono a Craveggia moltissime belle case fabbricate sul gusto di quelle della Città, che appartenevano ai ricchi proprietari, che col negozio fecero lor fortuna a Parigi [...] Malesco. Questo comune è situato in una pianura sulla strada di Re, e le sue case annunciano, che egli era stato altre volte ricco. Non lo è più. [...]

Re. Questo comune non offre nulla d'interessante quantunque sia felicemente esposto, ch'egli abbia alcune belle case, e

⁷² Verbale dell'adunanza del 5 luglio 1795, ASCSM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁷³ Sottile N., Quadro dell'Ossola, Novara, 1810.

che il suo territorio presenti un ridente aspetto, quando vi maturano le dorate messi."

Appena poco prima, per di più, era stato ancora una volta risistemato il ponte di Crana, restaurandolo nella sua struttura⁷⁴; per quanto concerne i Busin invece, sarebbero stati parzialmente restaurati solo nel 1868, quando l'intera Carale di Masera venne rifatta fin dentro l'abitato⁷⁵.

Nel frattempo veniva costruita la strada carrozzabile che corre nel fondovalle inizialmente nel tratto che da Masera giunge a S. Maria Maggiore, realizzata tra il 1825 ed il 1845, in parte su progetto dell'ingegnere Giovanni Antonio Borgnis di Craveggia che egli pubblicò nel 1821⁷⁶.

Da Santa Maria a Cannobbio ed al confine svizzero invece i lavori sarebbero stati eseguiti successivamente; rispetto a tali strade, la cui manutenzione doveva essere stata ridotta in quegli anni proprio a causa della prossima realizzazione della carrozzabile, il Cavalli ci dà una interessante descrizione:

"La Strada che da Santa Maria Maggiore mette a Locarno è lunga otto ore, o miglia sedeci di cammina. Stendendosi direttamente a levante passa per Malesco, Re, Dissima, Olgia, e quindi per le Cento Valli, cosidette dalle molte, e profonde sinuosità che presenta quel tratto di paese, e che allungano non poco la strada. Questa strada non è al certo buona, ed anzi

in molti luoghi è piuttosto disastrosa, tuttochè sia assai frequentata. [...]

La strada a Canobbio ha origine al di sotto di Malesco, e superando la parte più bassa della corona dei monti verso est, est sud, dopo due miglia giunge a Finero; passa indi nella disastrosa Valle Canobbina, ed a Canobbio, borgo distante da Santa Maria Maggiore miglia dodici, e dieci dal sito ove la strada incomincia. Questa strada non è praticabile alle bestie da soma; è sommamente malagevole anche ai pedoni, i quali, e specialmente quei della Valle Canobbina, sogliono percorrerla con delle scarpe di panno - lana. Da parecchi anni si tratta di ridurre anche questa strada a carreggiata; Canobbio, più d'ogni altro, non trascurava istanze, e mostrerebbesi anche disposto a considerevoli sacrifici; ma ciò non ostante noi dubitiam forte che l'opera sia superiore alle forze, a meno che non v'intervenga la benefica soccorritrice mano del Governo, mosso a compassione dall'infelice stato della Valle Canobbina, la quale, sterile e disastrosa, non ha altra prospettiva di miglioramento che la sistemazione di una buona strada di comunicazione colla Valle Vigizzo, e con Canobbio.

La strada che dal Cantone Ticino mette a Vigizzo per la Valle Osemone è, può dirsi, di nessuna conseguenza, ed è pochissimo frequentata. Percorrendo il lungo di quella Valle arriva allo stabilimento dei Bagni termali di Craveggia, e da questa, superata la vetta dei monti al nord nord est, discende nel piano Vigazzino. La lunghezza di questa strada da Santa Maria Maggiore a Locarno può valutarsi a miglia venticinque."⁷⁷

⁷⁴ Cfr. i documenti in ASCMM, Comune di Crana, vol. 2, m. 8.

⁷⁵ POLLINI G., *Notizie ... cit.*, p. 33.

⁷⁶ BORGNIS G. A., *Progetto della Strada Carreggiabile da stabilirsi fra Domo - D'Ossola e la Valle Vigizzo*, Parigi 1821.

⁷⁷ CAVALLI C., *Cenni ... cit.*, vol. I, p. 5: 8-9.

Anche il tratto moderno che dalla Mizzoccola raggiunge Trontano fu costruito fra il 1912 e il 1914, e, più recentemente, fatto proseguire fino alla frazione Verigo.

La pulizia delle strade dalla neve in tempo invernale era un altro grosso problema che andava gestito; in genere ciascuna comunità vi provvedeva per il tratto di strada di pertinenza.

Per la strada che conduceva a Cannobio invece, la valle Cannobina era, almeno nel 1735, obbligata *"alla manutenzione di detta strada ... La valle vigezzo pretende che la comunità della Valle Canobina in tempo d'inverno, quando vi son le nevi, nel tempo di tre giorni dopo cessato di fioccare debbano, fare nettare la strada e rifare le calle, in modo tale che si possi liberamente transitare con cavalli alla forma che si pratica in detta valle Vigezzo"*⁷⁸.

Pertanto tutte le Comunità erano tenute alla pulizia della neve: abbiamo visto come nel dicembre 1773 il Consiglio avesse ordinato di sgomberare rapidamente le strade dalla neve: ciò che è interessante è notare come venisse raccomandato non tanto di curare il lavoro in larghezza, quanto piuttosto di raggiungere il fondo selciato *"acciò si possa transitare tanto a piedi che con cavalli carichi liberamente"*⁷⁹; il costo del lavoro era non solo caricato sulle Comunità, ma anche sui privati i cui terreni confinavano con la strada.

Questa prassi si sarebbe mantenuta sostanzialmente invariata anche durante il

periodo del Regno d'Italia, e successivamente con la restaurazione.

Una struttura complessa ed articolata come quella della valle Vigezzo era dotata di un vasto sistema di protezione, controllo e difesa che nel corso dei secoli era andato incrementandosi.

Una torre che si può far risalire al XIV secolo esiste tutt'ora a Creggia, frazione di Trontano, la cui posizione in luogo particolarmente dominante sulla piana di Domodossola e Masera ne fa un punto di ampio controllo, cui la struttura stessa, alta e slanciata, corrisponde pienamente; la torre, in parte semidiroccata, venne acquistata nel XIX secolo dai Mellerio Descharts di Craveggia, e restaurata alla maniera neogotica, aprendovi ulteriori finestre e trasformandone la semplice distribuzione interna con la costruzione di una scala girante: tuttavia le linee essenziali permangono⁸⁰.

Altra torre resta, in forma di rudere, a Masera in posizione piuttosto elevata, il località Castello, in parte discosta dal tracciato della strada mulattiera che dal centro abitato saliva verso la valle in direzione dei Busin; essa aveva naturalmente funzione di luogo di controllo e segnalazione, ma anche di piccolo fortilizio, come dimostrano i resti degli annessi alla struttura principale, che definivano una sorta di recinto merlato circondante il piccolo pianoro⁸¹.

⁷⁸ Verbale dell'adunanza del 18 settembre 1735, ASCSMM, Atti consolari, 1694 - 1766, m. 428.

⁷⁹ Verbale dell'adunanza del 21 dicembre 1773, ASCSMM, Atti consolari, 1766 - 1818, m. 429.

⁸⁰ Sulla torre si vedano CONTI F., *Castelli del Piemonte*, tomo I, Novara 1977; VILLARTE, *Torri castelli e case forti in Ossola, Villadossola*, 1987.

⁸¹ Sulla torre si vedano ARIOLI L., *La Torre di Masera*, in "Illustrazione Ossolana", V, 1963, n. 1, pp. 16-17; VILLARTE, *Torri castelli e case forti in Ossola, Villadossola*, 1987.

Trontano era centro di grande rilevanza nell'Ossola medioevale, come dimostra la sua straordinaria chiesa, ed era dotato di una imponente fortificazione oggi inserita nelle costruzioni del rione Castello che si abbarbica su un rilievo collinoso dominante il pianoro su cui sorge il paese.

Il Conti⁸² individua nel complesso solo una casaforte del secolo XVI che emerge dal resto dei volumi architettonici, ma questa è invece il risultato di una parziale trasformazione della struttura che, anch'essa obliterata da costruzioni posteriori, doveva estendersi per tutto l'apice della collinetta, e che consentiva di vigilare un'ampia area.

Lungo il percorso della valle che va da Masera a Druogno non ritroviamo segni di fortificazioni, ma allo sbocco nel pianoro della valle Vigezzo esiste ancora il rudere di una interessantissima fortificazione, la cosiddetta torre di Druogno nella frazione Sasseglio, all'interno della quale l'antica strada passava: non è una semplice torre, ma piuttosto si tratta di un tipo assai diffuso in epoca altomedioevale e medioevale, quello del recinto - castello che era composto da un elemento centrale, appunto una torre o un maschio, ed un recinto di forma irregolare che cingeva una porzione più o meno ampia di territorio⁸³.

Una torre, certamente di epoca medioevale, probabilmente trecentesca, poi modificata nel XVI e nel XVIII secolo si eleva ancora a Santa Maria Maggiore, sviluppata su quattro piani e singolarmente costruita sul vuoto, perchè in buona parte sorretta da due arcate, una a tutto sesto e l'altra a sesto acuto.

quest'ultima denuncia la maggiore antichità, e consente di far risalire la torre almeno al XIV secolo. Questa torre in origine aveva certo una funzione di controllo e segnalazione, ma soprattutto di estemazione della potenza della famiglia che la fece costruire, i De Rubeis (Rossi), che furono a capo della locale fazione dei Ghibellini, in contrapposizione con il casato dei Balconis, di parte guelfa.

Il Pollini poi, sulla base di considerazioni topografiche ed in rapporto alla favorevolezza del sito, individuava in Malesco, e precisamente nel punto più alto della strada, a Cimaloro, un luogo dove "doveva esser piantato un Campo permanente"⁸⁴, di cui lo storico individuava le tracce nell'aspetto "spianato" che egli riteneva non potesse essere che stato fatto dall'uomo ed in una azzardata interpretazione toponomastica.

Delle tre torri di Malesco due vennero costruite nel Settecento con evidente fine celebrativo, e sono dette dei Cioja e dei Cavalli; la terza venne identificata dal Pollini quale antichissima torre romana appartenente alle fortificazioni del centro; è però assai più verosimile che la sua struttura risalgia all'epoca medioevale⁸⁵.

Un altro punto di importante difesa era a Villette, posta a dominio delle Centovalli, dove sorgeva il castello del Vallaro, che il Pollini ascrive erroneamente all'epoca romana, ma che invece per i caratteri costruttivi risale al tardo medioevo, e precisamente al XIV secolo, e dove egli suppone vi dovesse essere una torre come quella di Malesco⁸⁶, avendo interpretato in

⁸² CONTI F., *Castelli del Piemonte*, tomo I. Gorlich, Novara, 1977, p. 191.

⁸³ Per la Torre di Druogno cfr. VILLARTE, *Torri ... cit.*

⁸⁴ POLLINI G., *Notizie ... cit.*, p. 50.

⁸⁵ POLLINI G., *Notizie ... cit.*, pp. 37-39.

⁸⁶ POLLINI G., *Notizie ... cit.*, p. 50.

tal senso i resti di una costruzione da lui vista nella frazione di mezzo sopra l'oratorio di S. Rocco; i resti del Vallaro però inducono alcuni studiosi più a ritenerlo una casaforte, piuttosto che non un fortilizio vero e proprio⁸⁷.

Ulteriori posti di presidio dovevano poi essere sparsi nella valle, ma soprattutto ai suoi ingressi, per vigilare uomini e cose che transitavano lungo la strada specie in periodi di pestilenza: nei registri delle "credenze" del Consiglio di Valle, che abbiamo a partire dalla fine del Cinquecento, sono spesso riportate note sulle guardie delle terre di Olgia, finero "ed all'i prati di Mazio territorio di Cojmo" che erano stanziati "acciò nessuno passi con boletta ne senza la prima non sono cagionati all'i infri Deputati et da loro admessi con carico"⁸⁸.

In modo particolare questi presidi dovettero essere istituiti durante o appena dopo il contagio del 1513, e li troviamo nel 1564, nel 1594, nel 1610 – quando venne deciso di costruire ad Olgia, a spese di tutte le comunità, un edificio che alloggiasse le persone di sorveglianza⁸⁹ – e nel 1628, in aspettativa della terribile pestilenza scappiata due anni dopo.

Le prescrizioni sanitarie per contrastare la diffusione del morbo nel 1630, che si era manifestata sia a Bellinzona che in Ossola, prevedevano:

"Che nessuno ardisse presentarsi per guarda confine se non fosse riconosciuto abile dal

*Pretore: nessuno uscisse dalla Valle, e specialmente nessuno passasse al di là della Toce sotto pena di non poter più rientrare: nessun forestiere vi fosse ammesso senza i debiti ricapiti riconosciuti, e vidimati dai delegati guarda confine: su usasse la forza con chi si volesse introdurre per forza, o per inganno: si costruissero dei cancelli di legno alle strade, che mettevano all'estero, e dove vi erano le guardie, affinché più esatta riuscisse la vigilanza."*⁹⁰

Ancora abbiamo notizie di guardie nel 1679⁹¹.

L'istituzione dell'esercizio attento delle guardie riuscì in buona misura a debellare anche l'altra piaga che funestò lo scorcio del XVI secolo, quella del banditismo, che rendeva completamente insicure le strade, e che costrinse i Consoli a prendere seri provvedimenti, fino a far rispettare l'ordine dell'Avvocato fiscale Generale del Ducato di far demolire le case dei noti malviventi, emanato il 22 dicembre 1592⁹²; infatti il severo controllo di tutti ai confini della valle, per scongiurare la peste, rendeva difficile anche ai briganti il transito e l'accesso sui territori ideali ad esercitare la loro professione.

La piaga dei malviventi però era dura a morire, ed infatti si ripresentò agli inizi del XVIII secolo, soprattutto nel terziere inferiore della Valle, cioè da Druogno in giù, dove il minor numero di centri abitati e la conformazione del territorio consentivano di meglio nascondersi e tendere agguati: se

⁸⁷ In particolare CONTI F., *Castelli ... cit.*, p. 194.

⁸⁸ Verbale dell'adunanza del 5 dicembre 1594, Archivio Storico del Comune di Santa Maria Maggiore (ASCSMM), Atti consolari, 1589-1639, m. 426.

⁸⁹ CAVALLO C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 224.

⁹⁰ CAVALLO C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 277.

⁹¹ Verbale dell'adunanza del 4 novembre 1679, ASCSMM, Atti consolari, vol. 2, 1667 – 1693, m. 427.

⁹² CAVALLO C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 203.

però essi si annidavano in questa zona, pare che provenissero dalla valle Cannobina, tanta che i Consoli determinarono soprattutto di aumentare la sorveglianza lungo questa strada, per evitare che essi penetrassero nel territorio⁹³.

Un ulteriore sistema di controllo legato al problema della peste venne istituito per ordine del Governo stesso di Milano fin dal 1600 a Santa Maria Maggiore, ponendo delle guardie sul campanile della chiesa "ad oggetto d'invigilare, che nessuno si introducesse dall'estero, o che furtivamente penetrasse nella valle"⁹⁴, e solo nove anni dopo questa prassi si era estesa a tutti i campanili di ciascuna delle comunità. Ricorda il Cavalli come questo tipo di vigilanza fosse onerosa, soprattutto per quei centri che non avevano una grande popolazione, cosicché l'intero Consiglio richiese a Milano di essere esonerato dall'obbligo, cosa che venne concessa in cambio del mantenimento della sorveglianza solo sulla torre di Santa Maria, dalla quale si poteva dominare praticamente tutta la vallata⁹⁵.

Nella struttura della strada i luoghi dove maggiormente si concentravano gli interventi di riparazione erano, come abbiamo visto, i ponti, perchè di frequente colpiti dalle alluvioni, ed anche perchè profondamente necessari per garantire le comunicazioni. Abbiamo visto come parecchi fossero dalla comunità Vigezzina quelli costruiti e restaurati; lungo lo sviluppo della valle i principali erano:

- il ponte tra Trontano e Verigo, di splendida struttura, composto da due arcate con piccola cappelletta nel mezzo, e preceduto a monte da un ampio spiazzo per la sosta delle carovane, dotato anch'esso di cappella devozionale; per tipologia e tecnica costruttiva esso si può far risalire al XVIII secolo;

- il ponte tra Marone e Palesco, che, come il precedente, non dipendeva dalla comunità della valle Vigezzo, e che nella sua struttura attuale appare ottocentesco;

- il ponte di Crana, che venne costruito una prima volta in pietra nel 1580, e poi ripetutamente restaurato e rifatto;

- il ponte sull'Isornino a Zomasco, costruito solo nel 1779 in pietra;

- il ponte sul torrente Loana alle porte di Malesco;

- il ponte Mallione sul Melezzo;

- il ponte della Pioda, sotto Dissimo, che però non era posto direttamente sul tracciato dell'antica via, ma la collegava alle alpi sotto il Gridone;

- il ponte del Rido, che venne ricostruito solo alla fine del XVII secolo.

Il ponte di Crana costituiva un punto di passaggio di grande rilevanza nella strada della valle, e fu pertanto sempre oggetto di grandi cure. Nella sua più antica struttura doveva essere di legno, ma abbiamo già notizia che nel 1580-1581 venne realizzato, a spese di tutta la comunità esclusa Malesco, in pietra: su di esso in quell'occasione venne infatti posto un blocco di marmo con l'iscrizione "Sumptibus totius Vallis dempto

⁹³ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. II, pp. 61-62.

⁹⁴ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 223.

⁹⁵ Il testo del decreto, datato 14 ottobre 1609, è riportato in CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 223-224.

Moescho 1582⁹⁶, che ricordava così ai posteri data e identità dei costruttori.

La piena del 1640 che investì l'Ossola dovette distruggere il ponte, dato che nel 1646 se ne deliberò la sua ricostruzione (cfr. quanto detto sopra); ma solo sedici anni dopo, a seguito di una seconda alluvione, si dovette intervenire massicciamente con una serie di lavori che forse si possono equiparare ad una vera e propria ricostruzione; ma la cosa non fu facile, perchè sorsero feroci liti, come ricorda il Cavalli:

*"Già si è per noi detto come il ponte sul fiume Melezio in vicinanza di Crana fosse ora costruito, ora ristaurato dalla Valle intiera, e solo eccettuato il comune di Malesco. Da qualche tempo questo ponte importantissimo era nuovamente caduto in rovina, ed il passaggio per esso rendevasi assai pericoloso. Il pretore, nella sua qualità di delegato stradale non aveva cessato, nè cessava di eccitare i Consoli alla riparazione. Non vedendosi esaudito aveva portato la cosa alla conoscenza del Conte feudatario, dal quale emenava rescritto: ingiungere il Pretore ai consoli l'esecuzione dell'opera entro breve termine: questo infruttuosamente trascorso, provvedesse d'ufficio all'appello dei lavori occorrenti: condannasse al pagamento le comunità morose. Dopo lunghe contestazioni acconsentivano i pubblici a quanto chiedevansi, e le opere accordarono a Giacomo di Guglielmi di Crana."*⁹⁷

I lavori vennero eseguiti, ma quando si trattò di pagare, si riaprì una feroce diatriba, perchè Craveggia pretendeva che venisse anche realizzata la strada che dal ponte conduceva al proprio abitato, e richiedeva che, almeno per una sola volta, il comune di Malesco contribuisse alla spesa. Anche le altre comunità però esigevano la riparazione dei ponti collocati nei loro territori: di Maglione, del Rido e della Pioda. La questione venne risolta solo nel 1666 con il laudo del Giureconsulto Stefano Margaritis, dato a Milano l'8 marzo; il documento, che abbiamo già citato, è importantissimo sia perchè ricostruisce l'attività del Consiglio di valle per il XVI secolo in materia di ponti, ma anche perchè fornisce le giustificazioni addotte alla riparazione – ricostruzione dei ponti in generale e di quello di Crana in particolare, aggiungendo qualche notazione utile sul regime legislativo di questo tipo di interventi:

*"E perchè ciò anche è di ragione, che li ponti che servano stabilmente alla Comunità stessa siano mantenuti a comuni spese, e perchè così dispongono gli ordini generali di questo Stato comunemente anche osservati, e perchè in fatti il ponte sotto Crana si riconosce per necessarissimo a tutta la Valle, et alli pubblici Officiali in occasione massime di pienezza, et notabil accrescimento dei fiumi. Pertanto [...] per le spese, et fatiche delli ponti di Crana si osservi il solito, et lo stile delle taglie antiche."*⁹⁸

Il ponte sarebbe quindi stato ricostruito a spese di tutti eccettuato Malesco, ed a Craveggia venne concessa una nuova strada, dato che quella precedente era

⁹⁶ Archivio Storico del Comune di Santa Maria Maggiore (ASCSMM), Atti consolari, vol. I, 1640 – 1667, m. 427.

⁹⁷ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. I, p. 35.

⁹⁸ CAVALLI C., *Cenni ...cit.*, vol. III, p. 466.

stata spazzata via dal fiume, facendo in modo di sfruttare tutte quelle porzioni di quest'ultima che erano sopravvissute, e costringendo i privati proprietari di terreni confinanti, a cedere il necessario per la nuova via.

Il ponte sull'Isomino venne realizzato in pietra soltanto dopo una lunga diatriba tra i comuni della vallata per il suo pagamento, ed in particolare con quello di Craveggia, che voleva fosse realizzata una strada di collegamento tra la struttura nuova ed il suo territorio.

Riportiamo qui il contratto per la sua costruzione, che risulta interessante sotto molti versi, anche per comprendere le tecniche costruttive e le soluzioni che allora si applicavano:

"Progetti d'accomodamento fra li Sig.ri Deputati della Valle di Vigizzo, e quelli della comunità di Zomasco proposti da noi sottoscritto Pretore riguardo la pendenza del Ponte pel torrente Isomino.

Prima, che si debba intanto, e per una volta sola far formare detto Ponte a spesa di tutta la Valle, eccettuata la Comunità di Malesco sopra detto Torrente al disotto del sito progettato dalla Comunità di Zomasco, cioè in vicinanza dei Molini ivi esistenti, ed inferiormente alla rovina nel territorio di Craveggia colla formazione di due pilastri appoggiati l'uno verso la parte di detti Molini ad un de' sassi grossi ben fermi, e stabili, che ivi si trovano, e col piantarsi l'altro al di là dell'Alveo Maggiore nella parte verso sera per potersi apporre sopra le opportune travate a facilitazione del pubblico passaggio, e questo pure con sassi grossi, e stabili, e come che in occasione di escrescenza d'acque nella detta parte verso sera può detto torrente diramarsi nella

stessa parte, così dovrà formarsi in distanza conveniente, ed adattabile al sito un altro pilastro su di cui poterci apporre altre travate che vadino ad unirsi colle prime.

Secondo si dovranno formare detti Pilastri in una maniera lodevole, vale a dire con sassi grossi, e bisognando anche con calce a giudizio d'esperti per la maggior sussistenza con ciò però, che detti Pilastri non siano per diverfire l'acqua, e respingersi in pregiudizio d'alcuna.

Terzo dovrà esser tenuta la Comunità di Zomasco somministrare le dette travate per d.a Ponte da levarsi però dai Boschi spettanti a detta Comunità di Zomasco a spese della Valle, e similmente squadrarsi e condursi sul luogo del luogo a spese della stessa Valle.

Quarto che per l'avvenire qualora occorresse di dover surrogare altre travate per detto ponte, ovvero di doverle rimettere intieramente, tutto ciò debba essere a carico della Comunità di Zomasco.

Quinto che occorrendo che per una grave escrescenza d'acque, o per altro motivo, cioè di rovina venissero a mancare li sudetti Pilastri, di maniera che la Comunità di Zomasco venisse in bisogno di far costruire un nuovo Ponte, e che questa pretendesse il concorso delle altre Comunità per le spese necessarie alla costruzione di un tal Ponte, che in tal caso sien riservate ed illese le rispettive ragioni, cioè quelle della Com.à di Zomasco, e quelle della stessa Valle circa la costruzione d'un tal ponte.

Sesto che la Valle di Vigizzo per ispontaneo concorso che fa alla formazione del Ponte di cui si tratta non debba in qualunque maniera essere pregiudicata nel suo preteso disobbligo al concorso sudetto in guisa tale che per tale concorso non si possa mai allegare alcuno stato contrario contro della medesima per derivarne un di lei obbligo

per il tratto successivo, dovendosi considerare come un semplice atto spontaneo per mantenere e conservare la concordia fra tutte le Comunità componenti essa Valle, e per evitare qualunque motiva di spese, e di litigi."⁹⁹

Riguardo al ponte Mallione il Pollini richiamava, per determinare l'origine del suo nome, l'ampio dibattito degli studiosi che dividevano sul suo collegamento, assieme al ponte di Pontemaglio, con il Console Geno Massimo Mallio, "il quale si diceva fosse passato per l'Ossola affine di arrestare l'invasione cimbrica"¹⁰⁰. Questa credenza però era stata sfatata dagli studi più recenti che avevano dimostrato come il console fosse passato per le alpi Marittime, e non per l'Ossola, quindi il Pollini richiamava – ma criticandolo – il parere del Rusconi, che ricollegava il nome del ponte alla presenza di un maglio, ossia di una officina per la lavorazione del ferro della quale, come si è visto, abbiamo documentazione certa per la Valle. Concludeva quindi che il ponte di Pontemaglio – che egli credeva erroneamente romano – avesse assunto il nome dal suo costruttore, e che altrettanto si potesse arguire per il ponte Mallione.

Anche per il ponte della Pioda sul Melezza orientale il Pollini, nel suo entusiasmo "romanizzatore" individuava una struttura romana per la sua somiglianza al Mallione, rispetto al quale si presentava con maggior dimensioni a causa della conformazione del sito: "è fatto come esso a dorso d'asino con arco a pien centro. A destra l'arco poggia sulla roccia, a sinistra invece parte su questa e parte su piedestallo. Di romano ora non vi

esisterebbe più che l'arco del ponte e porzione del muro e piedestallo di destra. I parapetti sono moderni"¹⁰¹.

Con il XVI secolo la rappresentazione cartografica del territorio comincia ad assumere propri connotati parascientifici, anche in relazione alla necessità di rappresentare alcuni aspetti della realtà territoriale finalizzati all'esercizio delle pratiche di governo e di gestione politico-amministrativa. Rientrando l'Ossola nella sfera di influenza dello stato lombardo, l'ambito cartografico privilegiato per una individuazione della conformazione territoriale e dei suoi aspetti costitutivi è quello rappresentante la Lombardia. Dall'analisi della copiosa produzione cartografica sia a stampa che manoscritta, si rileva un sempre più evidente sforzo di connotare in maniera precisa alcuni elementi del territorio caratterizzati da un ruolo significativo nella gestione del territorio: centri abitati, idrografia, contorni degli specchi d'acqua; carente invece risulta la rappresentazione degli assi viari, che solo a partire dal XVIII secolo (e non costantemente) vengono riportati nell'ambito delle tavole cartografiche. In molti casi tuttavia, la cartografia cinque-seicentesca rileva la presenza di elementi precipi del tessuto viabilistico quali i ponti, e la stessa selezione toponomastica costituisce elemento utile alla determinazione dei centri toccati dalla rete stradale.

Per la strada di valle Vigezzo le prime rappresentazioni cartografiche sono costituite dall'opera dello Tschudi, ed in modo particolare quella del 1560 che comprende la Svizzera occidentale, la valle

⁹⁹ CAVALLI C., Cenni ... cit., vol. III, pp. 480-481.

¹⁰⁰ POLLINI G., Notizie ... cit., p. 48.

¹⁰¹ POLLINI G., Notizie ... cit., p. 44.

d'Aosta e parte della pianura Padana, dove la valle Vigizzo è indicata con il toponimo "Valle Vegetia" ma il suo orientamento, che la pone secondo una linea pressoché parallela all'Ossola non ha alcuna relazione colla effettiva collocazione geografica; in una delle altre quattro carte manoscritte dello stesso autore, e precisamente quella del 1565¹⁰², la valle Vigizzo è indicata invece in una collocazione più corretta, con lo sbocco nella piana di Domodossola. È singolare come la valle sia riportata in alcune delle carte svizzere (non in tutte però, anche per i limiti territoriali imposti alla rappresentazione) ma non si trovi invece nella mappa di G. Settala (*Carta del Ducato di Milano*, 1570), che al suo posto inserisce una serie di rilievi montuosi compatti.

Nemmeno nella coeva carta di Giacomo Gastaldi (*Nova descrizione della Lombardia*, 1570), che si distingue per notevoli errori geografici e toponomastici, la definizione della vigizzo è chiara, anzi: se si può identificare il toponimo in "Valle Viser", va notato come questo indichi un'area corrispondente alla val Grande; inoltre si nota il toponimo "Masiera" all'apice di una valletta che termina a poca distanza dal lago Maggiore, in un'area compresa tra "Ghiffa" e "Canaro"; infine né a "Canobio" né a "Locarno" si vede alcuno sbocco di valle, obliterando quindi del tutto anche la Cannobina e le Centovalli.

Del tutto mancante è la val Vigizzo pure nella successiva carta di Gerardo Mercatore (*Lombardiae alpestris pars occidentalis cum Valesia*, 1606), la quale anzi riporta una ininterrotta catena di monti a chiusura del lato orientale della valle del

Toce, in ciò seguito fedelmente dal contemporaneo Giocondo Hondius (*Mediolanum ducatus*, inizi XVII sec.).

La prima carta seicentesca che restituisca con grande precisione e dettaglio non solo la valle Vigizzo, ma anche la Cannobina (la Centovalli è indicata semplicemente come un nucleo abitato, e non come una valle) è quella allegata al volume del Bescapè *Novara seu de Ecclesia Novariensis*¹⁰³ (Carolo Ep. Ex visitatione dictante, 1612); anche la successione dei centri abitati, e la loro reciproca collocazione appare straordinariamente corretta se confrontata colle mappe precedenti: in successione si vedono "Masera" e la fronteggiante "Trontano", "Druogno", "S. Maria", "Toceno", "Vacogna", "Craveggia", "Malesco", "Villette" (ed è l'unica carta a riportare questo centro), "Dissimo" e "Olga"; appare assai singolare che invece Re non sia indicato come toponimo, ma che si trovi soltanto segnato graficamente come piccola chiesa; è soprattutto interessante la segnalazione, appena sotto di essa, del ponte Maglione, l'unico evidenziato nella vallata.

Bisognerà attendere la pubblicazione della straordinaria carta di Giovanni Antonio Magini (*Parte alpestre dello stato di Milano, con il lago Maggiore, di Lugano e di Como*, 1596-1597, pubbl. 1620), ove la conoscenza diretta del territorio gli consente di definire con esattezza non solo la disposizione reciproca delle vallate ossolane ma, per quanto qui ci interessa, anche lo sviluppo sia della valle Vigizzo che della Cannobina, mentre la Centovalli è indicata come toponimo, ma non definita graficamente, cosa che depone a favore della maggiore

¹⁰² Conservata presso la Stiftsbibliothek di S. Gall; cfr. ALIPRANDI L. e G., *I valichi Walser...* cit..

¹⁰³ BESCAPÉ C., *Novara seu de Ecclesia Novariensis libris duo*, Novara, 1612.

importanza del collegamento con Cannobio che con Locarno, almeno in questi anni. Rispetto alle altre valli la toponomastica della Vigizzo nella carta del Magini risulta piuttosto esigua ed anche scorretta, perchè sono riportati solo "Maseo", "S. Maria di Re" "Malesco" e "Dissimo".

Difetti però veniali, se confrontati con il grossolano errore riscontrabile nella carta di Marco Antonio Baratieri (*Novo et accurato disegno della Lombardia*, 1637), dove la Valle Vigizzo, ancorchè riportata e originante da Domodossola, ripiega poi bruscamente verso nord ed assume un andamento parallelo alla valle Antigorio, terminando a grande distanza dal lago Maggiore. Ancora peggior sorte è infine riservata alla valle nella mappa di Giacomo Cantelli da Vignola (*Alta Lombardia e stati ad esso circonvicini*, 1680), che la ignora del tutto. Almeno invece nella carta della Rezia di Guler von Wineck del 1616, si può riscontrare di nuovo l'indicazione "Vallis Vegezia", con una collocazione geografica del tutto analoga a quella della carta dello Tschudi.

Il XVIII secolo che avvierà una prassi di redazione di strumenti cartografici di grande qualità, affidabilità e precisione nella restituzione non solo degli elementi costitutivi del territorio, per la valle Vigizzo avrà, all'inizio, ancora forti perplessità; per esempio nella carta del Nolli (*Partie septentrionale des Etats de Milan, contenant le Duché de Milan propre le comté d'Anghiera le Novarois etc.*, 1702), dove la valle risulta spezzettata in due tronconi, il primo risalente da "Mazera" con andamento tortuoso, incontra "Caimo" e poi va a morire in un'altra valletta ove si legge il toponimo "Cusagno" che mostra di appartenere alla val Grande. Il secondo

appare invece come una specie di strano altipiano, del tutto scollegato dall'Ossola, e solcato dal corso del Melezza orientale e della Loana, che con andamento tortuoso passano per le Centovalli ed alla fine sboccano ad Ascona. La toponomastica qui è più ricca che nella carta del Magini: sono riportati "Toceno", "Crete", "Vocogna", "S.ta Maria", "Malesco", "Finero", "Regio", "Dissimo" ed "Olga"; manca invece una definizione chiara della valle Cannobina.

Con ben altra precisione vennero invece redatte le quattro carte anonime del governo piemontese illustranti il Novarese, che restituiscono sostanzialmente informazioni omologhe (Novarese, 1755, Novarese, 1758, e due omonime prive di datazione precisa, ma risalenti al XVIII sec.), e soprattutto la splendida carta di Borgonio e Stagnon (*Carta corografica degli stati di terraferma di S. M. il Re di Sardegna*, 1772) la quale, non fosse che per l'origine ossolana del secondo, possiede per la valle Vigizzo una ricchezza e correttezza di informazioni inarrivabile. La carta indica con precisione la strada della valle in tutto il suo sviluppo fino a Locarno, ma indica per il tratto iniziale solo quella sul lato meridionale della valle, ossia quella che passava per "Trontano", "Veriga", "Maron", "Druogno", "Tocceno", "Craveggia" e "Falsagno"; dei centri al di fuori dell'asse viario sono indicati solo "Albogno" e "Rueglia", e sono del tutto ignorati Santa Maria Maggiore, Malesco e Re, mentre nessun collegamento è indicato per la valle Cannobina, che comunque viene correttamente descritta. La definizione degli assi viari non costituiva necessariamente un punto fondamentale: per esempio, nella più tarda mappa pubblicata nel 1782 a Venezia, e tratta da quella del Borgonio (*Parte del Piemonte che*

contiene il ducato di Aosta, il contado del Canavese, la Provincia di Biella, la Valle Sesia, la Signoria di Vercelli e l'alto e basso Novarese ... 1782) le strade non sono riportate, e le indicazioni toponomastiche sono quelle ormai usuali: qui però, rispetto alla carta del Borgonio si ritrovano anche i siti di Malesco Zornasco e "Volgia".

La mappa della seconda metà del XVIII secolo pubblicata dal De Caroly (*Carta degli stati di S. M. il Re di Sardegna e parti dei paesi ad essi confinanti*) invece riporta nel dettaglio la strada della valle soltanto nel segmento che da Zornasco giunge al confine commettendo però alcuni errori nel posizionamento dei paesi.

La carta di Giuseppe Boerio (*Dipartimento dell'Agogna della Repubblica Italiana diviso ne suoi distretti di Novara, Vigevano, Arona, Varallo e Domo d'Ossola*, 1802) riporta pur'essa la strada della Valle Vigizzo nella sua completezza, ed allo stesso modo fanno le mappe ottocentesche (*Carta itineraria del Sempione*, 1822; *Divisione militare di Novara. Province di Pallanza e Ossola*, 1836 ca.).

La più dettagliata rappresentazione della strada della valle Vigizzo in tutto il suo sviluppo si ha tuttavia nelle mappe del Catasto di Maria Teresa d'Austria del 1722, e nella carta degli stati di terraferma del Re di Sardegna (*Carta degli stati sardi in terraferma*, 1852).

Sulla base dell'analisi quindi di tali mappe la strada della valle Vigizzo può essere descritta nei seguenti tratti:

M. 1.3.7.8 Trontano - Marghe

- ④
1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Masera, f. n. 25.*
2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Trontano, ff. n. 2 - 5 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15.*
- L'accesso alla Valle Vigizzo dalla Vallata principale dell'Ossola avveniva anticamente in due punti diversi. La strada Francisca che risaliva la sponda sinistra del Toce si manteneva costantemente al riparo delle piene del fiume, risalendo opportunamente le pendici della montagna per evitare gli acquitrini, le lanche e le anse che periodicamente si formavano con il divagare del fiume, il quale serpeggiava nella Valle, come fa anche ai giorni nostri, sospinto lateralmente dai conoidi di deiezione dei torrenti. La strada Francisca raggiungeva la Mizzoccola, cioè la roccia del Croppo, in territorio di Trontano, mantenendosi aderente alla montagna fino a Melezzo. Giungeva poi al Ronco di Trontano e successivamente al ponte sul Melezzo di fronte a Masera, oltre il quale era l'antica chiesa romanica di S. Martino e poco avanti, all'imboccatura della Valle, il monastero e la chiesa di S. Abondio (④').
- Questa strada aveva una comunicazione con il borgo di Domodossola mediante un ponte sul Toce, in località adatta per essere attraversato mediante un traghetto ed una corda tesa fra le due sponde. Da questo punto la strada veniva a congiungersi con quella Francisca sulla sponda sinistra; ma ne fu anche tracciata un'altra diretta verso Masera, detta appunto la carale di Masera. Il ponte con traghetto, per qualche tempo anche in legno, fu in uso fino alla costruzione del ponte della Mizzoccola alla metà de secolo XIX. Per secoli su questo ponte si pagava un pedaggio.

Due erano i percorsi in uso anticamente per risalire la Valle Vigizzo.

Il primo segmento diramava dalla Strada Francisco a Melezzo di Trontano, raggiungeva Greccio e il centro ideale del paese che era presso la chiesa di S. Maria di Trontano. Era possibile anche avviarsi dal Croppo, o in vicinanza del ponte sul Melezzo, a Masera, passando da Pello per portarsi alla Crosetta e raggiungere il centro di Trontano presso la chiesa di S. Maria.

Di qui la mulattiera, con andamento pianeggiante lungo la sponda sinistra del Melezzo, raggiungeva Verigo, oltrepassando il ponte antico sul Mercologio, raro esempio di ponte a doppia arcata con cappelletta al centro, oggi in precario stato di degrado, presso il quale c'è una serie interessante di mulini ad acqua, già rappresentati nella cartografia settecentesca. Con alcuni saliscendi superava i valloncelli della zona.

Il tracciato nel territorio di Verigo, diramava appena prima di raggiungere l'abitato, inoltrandosi nei bassi terrazzamenti coltivati a vite sino a raggiungere la bella cappelletta con affreschi del pittore vigezzino G.M.Borgnis. La strada, dalla suddetta cappelletta si inoltrava nel territorio boscato per giungere a Marone; da qui scendeva verso il ponte sul Melezzo sotto Palesco, dove confluiva con l'altro ramo della strada proveniente da Masera (⊕).

Mil. 4-2-3 Masera-Marone

⊕
I- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria.

La seconda strada, che entrava in Valle Vigizzo per congiungersi alla prima al ponte di Palesco - Marone, staccandosi dalla precedente in territorio di Trontano superava mediante un ponte il Melezzo

Masera, ff.
n. 8-17-25-
26-33-34.

occidentale nei pressi delle chiese di S. Marlino e S. Abondio alla frazione Carale, che nel toponimo indica appunto la strada.

Dalla Carale, che attraversava, la strada toccava in forte risalita le frazioni di Veriago, Quartavolo e Ariola, passando davanti agli Oratori di S. Maria ed Elisabetta alla Piazza e di S. Antonio ad Ariola.

Quindi proseguiva in leggera salita dentro la Valle fino a raggiungere una costruzione, ora diroccata. Di qui procedeva fino al punto, dove parte la diramazione che serve per raggiungere le alpi di Masera. La strada vigezzina quindi affrontava un terreno aspro e scosceso, i tanto famigerati Busin, pericoloso per la montagna strapiombante e franosa, e giungeva ad una cappella presso terreni coltivati e terrazzati.

Dopo poche decine di metri, percorrendo un tratto in discesa, a strapiombo sulla valle la strada passava presso un masso piano inciso con cospicue e croci, segni appartenenti ad una antichità remota non ancora precisata. La strada discendeva e risaliva ripetutamente superando tratti franosi, già noti storicamente, per la loro pericolosità. Prima di inoltrarsi nelle "selve" del territorio di Poesio, percorreva un breve tratto roccioso in salita con pendenza costante caratterizzata da un interessante sistema costruttivo: la costruzione è costituita da muratura a secco con blocchi di pietra lavorati di medie dimensioni e forma allungata; il piano viabile è selciato con pezzatura degli elementi di notevole dimensione e presenta un lastricato sporgente a

margine esterno lungo tutto il suo sviluppo. La tipologia è simile a quella presente nel tratto di strada romana allo "Scopello" in località Masone di Vogogna.

La strada si inoltrava quindi nei boschi di castagni e dopo aver incontrato una cappelletta della fine del '500, raggiungeva l'oratorio di S. Elisabetta presso cui era anche una cappella cinquecentesca. Di qui la strada proseguiva in una zona segnata dalla presenza di numerosi cascinali, quindi giungeva ad un ponte di pietra.

Tenendosi poco sotto il villaggio di Paiesco la strada discendeva al ponte sul Melezzo presso Marone, oltrepassando una cappelletta posta su un risalto roccioso. (⊕)

M. 1-3, 6-7 Marone - Coimo



1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Coimo, ff. 16-17-18.

Dopo il ponte presso Marone la strada proseguiva per Ca' Turbino, quindi si dirigeva alla località Maglietta, dove erano edifici per la lavorazione del ferro. Dal Maglietta esisteva una bretella che consentiva di salire fino a Coimo; la strada attraversava in tutta la sua estensione il centro abitato per giungere quindi alla chiesa di S. Ambrogio, isolata a oriente del paese, e quindi ridiscendere in direzione di Gagnone per ricongiungersi con la via maestra. (⊕)

M. 1-3, 5-6 Coimo - Sasseglio



1- Catasto di Maria Teresa d'Austria, Coimo, f. 18.
2- Catasto di Maria Teresa

Poco dopo Maglietta la strada maestra attraversava il rio dei Molini sul ponte della Ferrera, e quindi si dirigeva verso Gagnone con un andamento in leggera salita, sempre restando sul versante destro della valle, e passando sotto al territorio di Coimo(⊕). Il lungo tratto per giungere a Gagnone si svolgeva con un andamento in dolce salita fino al ponte sul rio Sasseglio. Oltrepassata questa struttura si

d'Austria,
Caimo, ff. 9-
13-14-18-19-
20.

giungeva a Gagnone e a breve distanza anche ad Orcesco. Da Gagnone la strada saliva quindi sino all'oratorio di S. Giulio, sotto Sasseglio, nei pressi di Druogno (⊕²).

M.1.1.4.5 Sasseglio - Malesco

⊕

1- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Crana, ff.
52-53-55-56.

2- Catasto
di Maria
Teresa
d'Austria,
Crana, ff.
14-15-9-10-5.

3- Carta
degli stati
sardi in
terraferma,
foglio XVI.

⊕

1 - PONTE
TRA
CRAVEGGIA
E
VOCOGLIO
- Antonio
Cotti.

2 - VEDUTA
DI CRAVEGGIA
- Antonio
Dell'Angelo.

3 -
CRAVEGGIA VALLE
VIGIZZO -
Jean
Mellerio

Attraversato il territorio di Druogno la strada, mantenendosi a mezzacosta sulle pendici settentrionali del versante vallivo, giungeva all'abitato di Buttogno, che quindi attraversava per poi giungere a Crana.

A Crana la strada superava il Melezzo occidentale su un antichissimo ponte ripetutamente rifatto nei secoli (⊕¹), quindi piegando verso sud si dirigeva con un lungo rettilineo fino a Santa Maria Maggiore (⊕¹).

Dal ponte di Crana era inoltre possibile prendere una strada alta che attraversava il centro abitato di Toceno e giungeva a Craveggia.

Il maggiore centro della valle era attraversato longitudinalmente dalla strada, che costeggiava la vetusta chiesa, quindi il tracciato, con andamento pianeggiante, percorreva la piana coltivata tra il capoluogo della valle e Malesco per giungere al ponte che attraversava il torrente Loana.

Lungo il rettilineo era poi una deviazione che dirigeva verso il Melezzo orientale, lo oltrepassava con un ponte e si dirigeva a Zomasco e quindi Craveggia (⊕²) (⊕³).

Dopo superato il ponte sulla Loana la strada perveniva al nucleo di Malesco (⊕²) (⊕³).

M.1.1.3-4.2-3. Malesco-Re

①

- 1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Malesco, ff. 6-7.*
- 2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Villetta, ff. 10-11-12.*
- 3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Re, ff. 2-3.*
- 4- *Carta degli stati sardi in terraferma, foglio XVI.*

Malesco veniva attraversato per tutta la sua lunghezza dalla strada; nel cuore dell'abitato si incontrava la partenza della strada per la valle Cannobina, che si inerpica fino a Plasca per poi scendere a Finero. La via maestra invece, uscita da Malesco perveniva al Melezzo orientale, che attraversava sul ponte Maglione per giungere nel territorio di Villetta e Re. Qui si intersecava con una bretella che da Craveggia scendeva anch'essa verso Re (①) (②) (③) (④).

M.1.1.1-2 Re-Ponte Ribellasca

①

- 1- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Folsogno, ff. 15-16-17-18.*
- 2- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Dissimo, ff. 10-11-13-14.*
- 3- *Catasto di Maria Teresa d'Austria, Oligia, ff. 12-11-16-15-19.*

A Re il tracciato, giungeva percorrendo sostanzialmente il tracciato dell'attuale strada carrozzabile, nel breve pianoro della sponda sinistra del Melezzo orientale, così come ben evidenziano le mappe settecentesche. Nel centro abitato la via passava sul fianco nord del santuario, quindi proseguiva, con un tortuoso percorso in salita fino a raggiungere l'abitato di Folsogno. Da Folsogno il tracciato puntava verso Meis e poi al rio della Ora, che superava con uno splendido ponte a tutto sesto; da qui, con un percorso mosso da brevi saliscendi la strada giungeva a Dissimo. Da Dissimo a Oligia la strada procedeva pressoché con andamento pianeggiante, assecondando i continui valloni e valloncelli della montagna.

18-17.,
4- Carta
degli stati
sardi in
terraferma,
foglio XVI.

valloni e valloncelli della montagna, quindi giungeva al paese. Ad Olgia la sreada attraversava l'abitato, quindi con un andamento andamento pianeggiante interrotto da qualche tratto in saliscendi, proseguiva fino in prossimità del confine svizzero per giungere sopra uno sperone dove, all'estremità inferiore si trovava il punto di controllo sanitario-militare della valle; da qui repentinamente si scendeva fino ad arrivare alla Ribellasca, attuale confine di Stato (♣¹) (♣²) (♣³) (♣⁴).

Strada di valle Vigizzo

- AA.VV., *Invito alla Valle Vigizzo*, (a cura di Paolo Norsa), Domodossola 1970.
- AA.VV., *La Valle Vigizzo*, (a cura di Vittorio Giordano), Novara 1970.
- BERTAMINI T., *La Valle dei Pittori devastata da un nubifragio*, in "Illustrazione Ossolana" 1961, n.2-3, pp.15-18.
- BERTAMINI T., *Un ponte che ancora esiste ed un Vescovo mai esistito*, in "Illustrazione Ossolana", 1964 n.4 pp. 1-3.
- BERTAMINI T., "Illustrazione Ossolana" 1965, n.1-2, pp.34-46.
- BERTAMINI T., *Fede ed Arte a Maseva*, in "Illustrazione Ossolana" 1967, nn.1, pp.7-20.
- BERTAMINI T., *Origine delle parrocchie della Valle Vigizzo*, in "Novarien" 1969 pp. 164-207, 1970 pp. 281-324.
- BERTAMINI T., *Un centro di culto preistorico in val Vigizzo*, in "Oscellana" 1971, pp. 58-62.
- BERTAMINI T., *Una tomba di età romana a S. Maria Maggiore in Val Vigizzo*, in "Oscellana" 1972 pp. 102-104.
- BERTAMINI T., *Santa Maria di Trontano*, in "Oscellana" 1973 pp. 115-123.
- BERTAMINI T., *I "ses d' la lesna" in Val Vigizzo*, in "Oscellana" 1976 pp. 113-128.
- BERTAMINI T., *Fede e arte a Colmo*, in "Oscellana" 1977 pp. 123-132, 216-222.
- BERTAMINI T., *Ritrovamenti archeologici a Toceno*, in "Oscellana" 1978 pp.59-65.
- BERTAMINI T., *Alluvione in Ossola: 7 agosto 1978*, in "Oscellana" 1978 pp. 113-132, 149-161, p. 170.
- BERTAMINI T., *Ascia dell'età del bronzo in Val Vigizzo*, in "Oscellana" 1979, pp.1-2.
- BERTAMINI T., *Fede ed arte a Drvagno*, in "Oscellana" 1979 pp. 13-24.
- BERTAMINI T., *Oratori di Drvagno*, in "Oscellana" 1979 pp. 123-136.
- BERTAMINI T., *Cappelle, edicole e pitture sacre nella Parrocchia di Drvagno*, in "Oscellana" 1979 pp. 183-195.
- BERTAMINI T., *L'antico Comune di Colmo*, in "Oscellana" 1996, pp.167-181.
- BERTAMINI T., *Ritrovamenti archeologici a Toceno*, 1978 pp. 59-65.
- BERTAMINI T., *Giuseppe Mattia Bognis, pittore*, in "Oscellana" 1983 pp. 115-209.
- BERTAMINI T., *La Madonna del Piaggio di Craveggia*, in "Oscellana" 1986 pp.77-96.
- BERTAMINI T., *Croci, croci, croci*, in "Oscellana" 1986, pp.163-170.
- BERTAMINI T., *Oratorio di S. Antonio di Craveggia*, in "Oscellana" 1988, pp.97-112.
- BERTAMINI T., *L'Oratorio di S. Marta e la piazza dei Miracoli di Craveggia*, in "Oscellana" 1990, pp.97-123.
- BERTAMINI T., *Gli Statuti cinquecenteschi di Folsogno*, in "Oscellana" 1992, pp.239-261.
- BERTAMINI T., *L'Oratorio di S. Stefano di Folsogno*, in "Oscellana" 1993, pp. 109-120.
- BERTAMINI T., *Re e il Santuario della Madonna del Sangue*, Domodossola, 1996.
- BERTAMINI T., *La chiesa parrocchiale di Craveggia*, in "Oscellana" 1996, pp. 3-64.
- CASALI G., *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1835-1856.
- CaValli C., *Cenni statistici storici della Valle Vigizzo*, vol. 3, Torino 1845.
- DE MAURIZI G., *La Valle Vigizzo*, Novara, 1925.
- DE MAURIZI G., *Santa Maria Maggiore e Crana*, Domodossola, 1928.
- DE MAURIZI G., *il nuovo Comune di Craveggia in Valle Vigizzo*, Domodossola 1930.
- DE MAURIZI G., *Buffagna, note storiche e biografiche*, Milano 1931.
- DE MAURIZI G., *L'Ossola e le sue Valli*, Domodossola, 1930.
- GRECO A., *La Valle Vigizzo, aspetti geografici*, Novara 1967.
- GUBETTA G., *Craveggia, (sue memorie antiche e moderne)*, Domodossola, 1881.
- MORTAROTTI R., *Itinerari ossolani: Val Vigizzo*, in "Illustrazione Ossolana" 1959, n.2, pp.28-32.

- MORTAROTTI R., Toceno, in "Illustrazione Ossolana", 1968, n.1 pp.1-5.
 MORTAROTTI R., Malesco, in "Illustrazione Ossolana" 1968, n.4, pp. 21 -24.
 PINAUDA F., La viabilità dell'Ossola, in "Almanacco Ossolano 1924".
 POLLINI G., *Notizie storiche, statuti antichi, documenti ed antichità romane di Malesco*, Torino 1896.

Le vie storiche dell'Ossola

Die historischen Verkehrswege im Ossolatal

Volumi pubblicati

Veröffentlichungen

- 1 Stra' Granda
"Stra' Granda"
- 2 Strada Antronesca
Die Antronesca-Straße
- 3 Strada del Monscera
Die Monscera-Straße
- 4 Via del Mercato
Der Marktweg
- 5 Antica strada del Gries
Alte Griesstraße

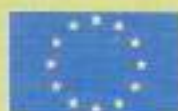
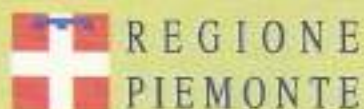


Finanziamento: Regione Piemonte con fondi CEE

Coordinamento: Comune di Domodossola

Finanzierung: Region Piemonte mit EG-Fonds

Koordinierung: Gemeinde von Domodossola



Unione Europea



Comune di Domodossola

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario

Settembre 2001

REGESTO CARTOGRAFICO

REGESTO CARTOGRAFICO

- | | | |
|------|---|---|
| 1534 | <i>Territorio di Domodossola e riparazioni da farsi sul torrente Bogna</i> | Archivio di Stato di Milano |
| 1545 | <i>Valesiae Charta Prior et Vi Nova Tabula</i> , G. Schalbetter (☞ 1) | Pubblicata nella <i>Cosmographia Universalis</i> di Sebastian Munster |
| 1548 | <i>Carta della Svizzera</i> , J. Stumpf (☞ 1) | Pubblicata in <i>Contributi alla storia dei passi alpini</i> , Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1560 | <i>Carta della svizzera</i> , A. Tschudi (☞ 1) | Pubblicata in <i>Contributi alla storia dei passi alpini</i> , Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1565 | <i>Carta della Svizzera</i> , A. Tschudi (☞ 1) | Pubblicata in <i>Contributi alla storia dei passi alpini</i> , Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1570 | <i>La nova descrizione della Lombardia</i> , Giacomo Gastaldi (☞ 1) | Biblioteca Nazionale Braindense, Milano |
| 1570 | <i>Carta del Ducato di Milano</i> , G. Settila (☞ 1) | Pubblicata in <i>Contributi alla storia dei passi alpini</i> , Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1606 | <i>Lombardiae alpestris pars occidentalis cum Valesia</i> , Gerardo Mercatore (☞ 1) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1606 | <i>Mediolanum ducatus</i> , Giocondo Hondius (☞ 1) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1612 | <i>Diocesis Novariensis</i> , Jacopo Ozeni da Soriso (☞ 1) | Pubblicata in G. BASCAPÈ, <i>Novara Sacra seu de Ecclesia Novarensis</i> , Novara, Sessallum, 1612. |
| 1616 | <i>Carta della Rezia</i> , Gauler von Weineck (☞ 1) | Pubblicata in <i>Contributi alla storia dei passi alpini</i> , Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1620 | <i>Parte Alpestre dello Stato di Milano</i> , Giovanni Antonio Magini (☞ 1) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1636 | <i>Nuova descrizione del Stato di Milano con tutti li suoi confini</i> | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1637 | <i>Novo et accurato disegno della Lombardia</i> , Marco Antonio Baraffieri (☞ 1) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1644 | <i>Carta del Vallese</i> , P. Du Val (☞ 1) | Pubblicata in <i>Contributi alla storia dei passi alpini</i> , Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1675 | <i>Duoma d'Ossola, Vagna, Cisore, mocogna, et Caddo</i> | Archivio di Stato di Milano |

- | | | |
|------|--|--|
| 1675 | Crevola | Archivio di Stato di Milano |
| 1675 | Monte Cristese | Archivio di Stato di Milano |
| 1680 | Alta Lombardi e stati ad esso circonvicini,
Giacomo Cantelli da Vignola (☞ 1) | Civica Raccolta di Stampe
"Achille Bertarelli" di Milano |
| 1682 | Carta del Vallese, A. Lambien (☞ 1) | Pubblicata in Contributi alla
storia dei passi alpini, Fond.
Monti, Milano, 1987. |
| 1685 | Carta delle valli Antigorio e Formazza (☞ 1) | Pubblicata in DE VILLEGAS Y
CONTARDI F., Statuta et Privilegia
vallis Antigorii, Basilio Cattaneo,
Genova, 1685 |
| 1690 | Les montagnes des Alpes ou sont remarqués
Les Passages de France en Italie Le Duché de
Milan et Les Etats du Duc de Savoye etc.,
Dressé sur les Mémoires les plus Nouveaux par
le S. r. Sanson, Geographe ordinaire du Roi A
Paris Chez H. Jaillot, joignant les Grands
Augustins, Aux deux Globes, Avec Privilège
du Roy pour 10 ans | Civica Raccolta di Stampe
"Achille Bertarelli" di Milano |
| 1702 | Partie septentrionale des Etats de Milan,
contenant le Duché de Milan propre le
comté d'Anghiera le Novarois etc., Jean
Baptiste Nolin (☞ 1) | Civica Raccolta di Stampe
"Achille Bertarelli" di Milano |
| 1703 | MILANO. Carta geografica dello stato di e
province confinanti. Giulio Carlo Frattino | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1712 | [Corso della Toce tra Anzola, Cuzzago,
Miglandone] | Archivio di Stato di Milano |
| post | PIEMONTE ossia Carta geografica delle | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1713 | montagne delle Alpi ..., Sanson | Archivio di Stato di Milano |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato
del Re di Sardegna: quadro d'unione
dell'Ossola (☞ 1-2-3) | |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato
del Re di Sardegna: comune di Agario | Archivio di Stato di Milano |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato
del Re di Sardegna: comune di Albogno | Archivio di Stato di Milano |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato
del Re di Sardegna: comune di Anzino | Archivio di Stato di Milano |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato
del Re di Sardegna: comune di Anzola | Archivio di Stato di Milano |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato
del Re di Sardegna: comune di Caddo | Archivio di Stato di Milano |
| 1722 | Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato | Archivio di Stato di Milano |

	del Re di Sardegna: comune di Calice con Vagna	
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Ceppa Marelli	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Cardezza	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Castiglione	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Cimamulera	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Cisorio e Mocogna	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Coima	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Dissimo	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Domodossola	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Druogno	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Gurro	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Malesco	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Masera	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Mezzavalle	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Migiandone	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Montecrestese	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Monte Scheno	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Olgia val Vegezzo	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato del Re di Sardegna: comune di Ornavasso	Archivio di Stato di Milano
1722	Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano

1722	del Re di Sardegna: comune di Pallanzeno Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Piè di Mulera Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Preglia Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Premia val Antigorio Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Premosello Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Re val Vegezzo Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Salecchio Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di S. Lorenzo Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Scheranco ed uniti Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Seppiana Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Tappia Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Toceno valvegezzo Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Vanzone Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Villa e Coletta Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Villette val Vegezzo Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Vocogna con Prestinane Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Vogogna (Borgo) Mappe ridotte dei territori ceduti allo stato	Archivio di Stato di Milano
1722	del Re di Sardegna: comune di Ossola superiore e sue Valli	Archivio di Stato di Milano

1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Agaro	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Albogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Antrona Piana	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Anzino	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Baceno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Bannio	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Barzona	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Beura	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Bognancofuori	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Bognancodentro	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Borgone	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Buttogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Caddo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Calasca	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Calice	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Cardezza	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Castione	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Ceppo Morello	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Cimomulera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Coimo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Crana	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di	Archivio di Stato di Torino Sezioni

	Craveggia	Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Craveggia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Crodo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Croveo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Dissimo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Domodossola	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Druogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Finero	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Falsogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Formazza	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Macugnaga	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Malesco	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Masera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Mezzavalle	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Cisore con Mocogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Montecrestese	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Monte Ossolano	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Montescheno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Mozzio	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Pallanzeno Vogogna	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Piedimulera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Crevoladossola con Pontefemaglio	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite

1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Preglia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Premia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Prequarera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Re	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Rumianca	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Salecchia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di S. Carlo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Schieranco con Locasca	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Sepiana	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Tappia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Toceno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Tronfano	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Vagna	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Vanzone	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Viceno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Villa Coletta	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Villette	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Vocogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Vogogna	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	Catasto di Maria Teresa d'Austria. Comune di Zomasco	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1722	[Carta manoscritta della provincia di Novara e della Lomellina]	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1734	MILANO. Carta geografica dello stato di con	Archivio di Stato di Torino

- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| 1744 | parte degli stati adiacenti. I. Jaillot
Carta topografica sottoscritta
dall'ingegnere Onofrio Mugnozzi delle Valli
dell'Ossola | Sezione Corte
Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1755 | Novarese | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1758 | Carta topografica di valle Anzasca e parte
dell'Ossola Superiore, Gimabattista Sottis,
scala 1/23760 (☐ 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9
- 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16) | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1758 | Novarese | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1759 | Carta topografica dell'Alpe Cravariola
delineata dall'ing. G. B. Sottis | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1762 | Mappa della piana di Villadossola, Negri
Marcantonio | Musei Civici G. G. Galletti
Domodossola |
| 1767 | Bogna Torrente. Tipo di corso del medesimo,
sue diramazioni e tenimenti adiacenti, 2
giugno 1767 | Archivio di Stato di Torino Sezioni
Riunite |
| 1767 | PIEMONTE Carta geografica della parte
orientale del. Giuseppe Girolamo Moja | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1768 | Carta del vallese, G. Walser (☐ 1) | Pubblicata in Contributi alla
storia dei passi alpini, Fond.
Monti, Milano, 1987. |
| 1772 | Carta corografica degli stati di terraferma di
S. M. il Re di Sardegna. Borgonio Stagnon (☐
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8) | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1779 | PIEMONTE ossia Carta degli stati di S. M. il Re di
Sardegna e parte dei Paesi ad essi confinanti.
F. De Caroli | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1782 | Parte del Piemonte che contiene il Ducato di
Aosta, il contado del Canavese, la provincia
di Biella, la Valle di Sesia, la signoria di Vercelli
e l'alto e Basso Novarese tratta dalla carta
dell'ingegnere Borgonio, Venezia | Civica Raccolta di Stampe
"Achille Bertarelli" di Milano |
| 1790 | Carta regolare della sommità della Valle
formazza nell'Ossola Superiore Alto Novarese,
Giacomo Sottis | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1798
ca.
XVIII
sec.
XVIII | Piemonte. Serie di 12 carte ... n. 9. Alto
Novarese. Torino, presso Francesco Prato
Idrografia nella parte occidentale dello stato
di Milano
Carta del Piemonte e Valle d'Aosta, foglio | Civica Raccolta di Stampe
"Achille Bertarelli" di Milano
Archivio di Stato di Milano
Archivio di Stato di Torino Sezioni |

sec.	29/I Monte Rosa	Riunite
XVIII	Figura esteriore della montagna della cava aurifera verso mattina di Giacomo Antonio Lenti, località Quarazza	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
XVIII	Tipo del corso del fiume Toce in territorio di Vogogna (☐ 1)	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
XVIII	Tipo del bosco di Corno controverso tra Dissimo ed Onsemone ...	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	Carta topografica di una parte del territorio di Macugnaga, Ing. Tip.o Sottis, scala 1/2880	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	Novarese (☐ 1-2-3-4-5-6-7-8)	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	Novarese	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	Valle di Vigizzo, carta topografica e descrittiva	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	MILANO. Carta corografica di una piccola parte dello stato di confinante col dominio Veneto e cogli Svizzeri	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	MILANO. Carta geografica dello stato di con parte degli stati adiacenti. Matteo Scuffaro	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	Carta dell'Alto Novarese	Archivio di Stato di Torino Sezione Corte
XVIII	Abbozzo della casa della Comenda e Porto dela Masone	Pubblicata in Aa.Vv. Ossola, Storia, Arte, Civiltà, Anzola d'Ossola, 1993.
XVIII	Carta degli stati di S. M. il Re di Sardegna e parte dei paesi ad essa confinanti, François de Caroly (☐ 1)	Pubblicata in AA.VV. Il Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa, Anzola d'Ossola, 1998.
XVIII	Tipo regolare rappresentante il corso del Torrente Bogna colle diramazioni (☐ 1)	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
XVIII	Borgo di Vogogna	Archivio di Stato di Torino, sezioni riunite
XVIII	Mappa dei ripari al torrente Bogna, Sottis Giovanni Battista	Archivio di Stato di Torino, sezioni riunite
XVIII	Mappa della comunità di Caddo, Fomi Carlo Antonio	Musei Civici G. G. Galletti Domodossola

metà

- | | | |
|------|---|--|
| 1800 | <i>Carte d'une partie très intéressante de la Suisse</i> , I. H. Weiss | Pubblicata in AA. VV., Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa, Anzola d'Ossola, 1998. |
| 1802 | <i>Dipartimento dell'Agogna della Repubblica Italiana diviso ne' suoi distretti di Novara, Vigevano, Arona, Varallo e Domo D'Ossola</i> , Giuseppe Boerio | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1805 | <i>Alto Novarese</i> (☐ 1) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1807 | <i>Plan de la Route du Simplon commencée par les Français en 1800 et achevée par eux en 1807. Dessinée par M. Cordier Ingénieur du Simplon</i> (☐ 1) | Collezione privata, Villadossola |
| 1810 | <i>Carta topografica della Grande Strada del Sempione e valli ajacenti fino a Briga del Lago Maggiore e Isola Borromee.....</i> , Ing. Pinchetti | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1814 | <i>Carte topografiche dell'archivio segreto, Alpes</i> | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1820 | <i>Carte topografiche dell'archivio segreto, Alpes</i> | Archivio di Stato di Torino
Sezione Corte |
| 1821 | <i>Giuseppe Antonio Borgnis, Progetto parziale per la strada della valle Vigizzo</i> (☐ 1) | Archivio di Oscellana,
Domodossola |
| 1821 | <i>Giuseppe Antonio Borgnis, Progetto per la strada della valle Vigizzo dal Croppo di Trontano a Santa Maria Maggiore</i> (☐ 1 - 2 - 3 - 4) | Archivio di Oscellana,
Domodossola |
| 1821 | <i>Route de Paris à Milan par le Mont Cenis et le mont Simplon gravée par les Frères Bonatti, Milan</i> (☐ 1 - 2) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1822 | <i>Carta itineraria del Sempione, Milano, presso Ferdinando Artaria</i> (☐ 1) | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1823 | <i>Topographische Carte des Monte Rosa und seiner ugenbung</i> , D. Bonati | Pubblicata in: Von Wleden Ludwig, Il Monte Rosa, Anzola d'Ossola, 1987. |
| 1824 | <i>Cata del Monte Rosa</i> , L. Won Velden | Estratto da Der Monte Rosa... Herausgegeben von Ludwig von Welden, Wien 1824. |
| 1829 | <i>Map to illustrate the route from Lucerne to Domo d'Ossola by the Grimsel and Gries</i> | Pubblicata in Il passo del Gies via del Ghiacciaio tra Milano e Berna. Fondazione Monti, Anzola d'Ossola, 1999 |

- | | | |
|------|---|---|
| 1834 | Carta nuovissima geografica e stradale dell'Alto Piemonte ossia di tutti gli stati di S. M. Il Re di Sardegna in terra ferma giusta l'ultima sua circoscrizione in 40 provincie dedicata alle Comuni de R.S. , Torino | Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano |
| 1850 | Carta della Svizzera, A. Vuillemin | Pubblicata in Contributi alla storia dei passi alpini, Fond. Monti, Milano, 1987. |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 4 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 9 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 14 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 15 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 16 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 17 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 23 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 24 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1852 | Carta degli stati sardi in terraferma, scala 1/50000, foglio 25 | Archivio di Stato di Torino Sezione Corte |
| 1857 | Carta corografica relativa alla strada ca. carreggiabile della Valle Anzasca, Ing. Selciola (☐ 1 - 2) | Archivio di Stato di Torino |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Buttogno | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Castiglione | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Cimamulera | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Cisore con Mocogna | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Domodossola | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Drvugno | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |
| 1858 | Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Pallanzeno | Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite |

1858	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Piedimulera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1858	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Preglia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1858	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Zomasco	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Caddo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Calice	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Salecchio	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di S. Maria Maggiore	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Vagna	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Vocogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1859/ 61	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Crodo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1860	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Ceppo Morelli	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1860	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Craveggia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1860	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di S. Carlo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1860/ 61	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Masera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Anzino	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Calasca	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Cravegna	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Crevaladossola	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Malesco	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Re	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Toceno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1861	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune	Archivio di Stato di Torino Sezioni

	di Villetta	Riunite
1862	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Albogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1862	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Bannio	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1862	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Finero	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1862	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Fosogno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1862/63	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Baceno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1863	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Cuzzago	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1863	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Formazza	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1863	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Trontano	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1863	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Vanzona	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1863/64	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Premia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Agaro	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Beura	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Dissima	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Macugnaga	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Prequarera	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Vogogna	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864/65	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Mozzio	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1864/65	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Rumianco	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1865	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Coimo	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1865	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Monteschena	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1865	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Tappia	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite

1865	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Viceno	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1865/ 66	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Montecrestese	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1866	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Cardezza	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1866	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Villadossola	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1867	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Seppiana	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1867/ 68	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Antrona Piana	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1869	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Viganella	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1870	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Bognancofuori	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1870	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Bognancodentro	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1870	Cessato Catasto o Catasto Rabbini. Comune di Schieranco con Locasca	Archivio di Stato di Torino Sezioni Riunite
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Il basso corso della Toce	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Il valico - corridoio glaciale della Valle Vigezzo	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Terrazze orografiche e gradino di fondo nella valle di Antigorio	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Gradinate di fondo nella valle di Dévero	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Valle glaciale di Formazza e dispersione dei centri abitati	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Le vecchie superfici della Val Toggia	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Superfici vecchie dell'alto bacino del Dévero	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Sovraincisione post - glaciale della bassa Valle di Antrona	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: La media valle d'Antrona: forme glaciali non ancora sovraincise	Civica Raccolta di Stampe "Achille Bertarelli" di Milano
1927	Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: la	Civica Raccolta di Stampe

1927 valle del Loranco
 Serie di carte delle valli ossolane, 1/25.000: Il
 lago di Antrona originato da una frana della
 cima di Pozzuoli

"Achille Bertarelli" di Milano
 Civica Raccolta di Stampe
 "Achille Bertarelli" di Milano

REGESTO CARTOGRAFICO CATASTI STORICI

COMUNE	MAPPE CATASTO RABBINI		MAPPE CATASTO TERESIANO	
	Anno	Numeri	Estremi	Fogli utili
Agaro	1864	1	All. A_ pf. 205	Nessun foglio utile
Albogno (☐)	1862	2	All. A_ pf. 209	5_9_10
Antrona Piana (☐)	1867/68	3_4	All. A_ pf. 192	Parte I: 2_23_24_25_31_33_34_38_42_44 Parte II: 2_12_13_14_15_16_20_21_22_27_34_3 5_36_43 [63_64_65]
Anzino	1861	5	All. A_ pf. 201	1_2_3_5_6_9_10_15_
Baceno (☐)	1862/63	6_7_8_9 _10	All. A_ pf. 206	5_6_7_11_12_14_15_16_17
Bannio (☐)	1862	11_12	All. A_ pf. 201	5_6_9_10_13_16_17_22_23_27_28_33 _34_38_39
Barzona			All. A_ pf. 202	Nessun foglio utile
Beura	1864	14	All. A_ pf. 193	2_6_11_13_14_15_16_17_19_20
Bognanocentro (☐)	1870	15_16	All. A_ pf. 193	1_38_49_50_58_59_60
Bognanofuori (☐)	1870	17	All. A_ pf. 193	3_4_5_8_9_10_11_14_15_16_17_27
Borgone (Ceppo Morelli) (☐)	1860	14	All. A_ pf. 202	1_12_13_14
Buttugno	1858	18	All. A_ pf. 209	7_9
Caddo	1859	19	All. A_ pf. 194	4_5_6_7_8
Calasca (☐)	1861	20_21	All. A_ pf. 202	17_18_19_20_22_23_24_64
Calice	1859	22	vedi Vagna	
Cardezza	1866	23	All. A_ pf. 194	1_5_12_24
Castiglione (Castione)	1858	24_25	All. A_ pf. 202	15_16_18_19_20_21_22
Ceppo Morella (☐)			All. A_ pf. 204	2_12_13_14_16_17_18_19_19bis
Cimamulera (☐)	1858	26	All. A_ pf. 203	5_6_7_9_10_13
Cisore con Mocogna (☐)	1858	27	All. A_ pf. 194	4_5_6_7_10_11_12_14_16
Coimo (☐)	1865	28	All. A_ pf. 209	2_3_6_14_15_16_17_18_24_25
Crana (☐)			All. A_ pf. 209	44_46_47_49_51_52_53_55_56

Craveggia	1860	29_3	All. A_ pf. 210	1_42_43_47_48_53_54_57_58_59_62_66
Cravegna	1861	31_32	All. A_ pf. 205	1_42_43_47_48_53_54_57_58_59_62_66
Crevola (☐) (Crevoladossola con Pontemaglio)	1861	33_34 _35	All. A_ pf. 195	23_24_28_32_33_34_36_37_39_40_41_42_43_47_48_49_50
Crodo (☐)	1859/61	36_37 _38	All. A_ pf. 204	[fascicolo 2° fogli 43] 1_2_3_5_9_10_11_14_15_16_19_20_21_25_29_30_35_40_43
Croveo			All. A_ pf. 206	2_3_4_9_16_24_30_39_40_48_56_57_64_71_74_80_81_83_89_90_91_94_95_96_99_100
Cuzzago	1863	34	non esistente	
Dissimo	1864	39	All. A_ pf. 210	15_16_17_19_20_21_22_24
Domodossola (☐)	1858	40	All. A_ pf. 192	1_2_3_4_5_6_7_8
Druogno (☐)	1858	41	All. A_ pf. 210	14_17_18_19_20_24_29
Finero	1862	42	All. A_ pf. 211	3_9_10_12
Folsogno	1862	43	All. A_ pf. 211	12_16_17_19
Formazza (☐)	1863	44_45 _46_47	All. A_ pf. 207	2_7_12_13_16_17_20_21_26_28_29_34_35_42_47_48_54_61_69_78_79_88_96_104_110_112_113_114_115_116_117_119
Macugnaga (☐)	1864	48	All. A_ pf. 203	1_54_55_68_69_70_73_83_84_85_96_falù
Malesco (☐)	1861	49_5	All. A_ pf. 211	1_2_3_4_5_6_
Masera (☐)	1860/61	51_52	All. A_ pf. 195	8_9_10_16_17_20_24_25_26_27_32_33_38_39_40_
Mergozzo	1861/62/63	58_59 _59 bis	All. A_ pf. 228	
Monte Ossolano	non esistente		All. A_ pf. 197	Nessun foglio utile
Montecrestese	1865/66	53_54 _55_56	All. A_ pf. 196	12_13_14_30_39_46_47_52_53_55_62_63_64_65_74_75_76_77_86_87_88_94_95_96_100
Montescheno (☐)	VERIFICA		All. A_ pf. 197	3_15_16_24_28_29_32_33_34_37_38
Mozzo	1864/65	60	non esistente	
Olgiata (☐)	1863	61	All. A_ pf. 211	11_12_15_17_18_19
Ornavasso	1861/63	71_72	All. A_ pf. 227	

Pallanzeno (Pallanzeno - Vogogna)	1858	62	All. A_ pf. 197	6_7_10_11
Piedimulera (☐)	1858	63	All. A_ pf. 204	1_2_4_5
Preglia	1858	64	All. A_ pf. 197	7_13_14_15_16
Premia (☐)	1863/64	65_66 67_68	All. A_ pf. 208	28_33_49_59_66_70_71_75_76_77_87
Premosello	1863/64	77_78	All. A_ pf. 228	
Prequarera	1864	69	All. A_ pf. 204	Vedi Ceppo Morello
Re (☐)	1861	70	All. A_ pf. 212	1_2_3_4
Rumianca	1864/65	82_83	All. A_ pf. 229	
S. Carlo	1860	72	All. A_ pf. 204	MANCANTE DAL 1996
S. Maria Maggiore	1859	73	non esistente	
Salecchio	1859	71	All. A_ pf. 208	5_6_7_8_9
Schieranco con Locasca (☐)	1870	74	All. A_ pf. 197	8_9_10_15_16_28
Seppiana (Sepiana) (☐)	1867	75	All. A_ pf. 197	1_2_11
Tappia	1865	76	All. A_ pf. 198	3_6_7_8_10_11
Toceno (Tozzeno)	1861	77	All. A_ pf. 212	26_27_28_30
Trasquera	1861	78_79	All. A_ pf. 198	
Trontano (☐)	1863	80_81 82	All. A_ pf. 199	2_3_4_5_9_10_11_12_13_14_17_18_24_25_26_32
Vagna	1859	83	All. A_ pf. 194	1_3_4_8_9_15_16_21_22_23_24_27_28
Vanzone (☐)	1863	84	All. A_ pf. 204	11_12_13_14_15_23
Varzo	1866/67/68	85_86 87_88	All. A_ pf. 200	
Viceno	1865	90	non esistente	
Viganella (Mezza Valle) (☐)	1869	91	All. A_ pf. 201	3_10_11_12_13_15_16_17_18
Villa Coletta (Villadossola) (☐)	1866	92_93	All. A_ pf. 201	2_7_8_9_10_11_12_13_14_16_19_21_22_27_28
Villette	1861	94	All. A_ pf. 212	5_6_7_16
Vocogna	1859	95	All. A_ pf. 212	11_12_13_14
Vogogna	1864	103 104	All. A_ pf.	
Zomasco	1858	96	All. A_ pf. 212	2_5_9

LE VIE STORICHE IN OSSOLA

ItinerAlp – Vie storiche attraverso le Alpi
Interreg II Misura 3.1

RICERCA STORICA
Foglio storico di inventario
Settembre 2001

REGESTO ICONOGRAFICO

REGESTO ICONOGRAFICO

VIE DI ACCESSO

1. VOGOGNA - Dis., e Lit. di John David Glennie, Litografia en camaïeu stampata a colori, parte disegnata di mm. 170x114, estratta da: *Views on the continent...*, London 1841.
2. BEY UGOGNA IM ESCHENTAL - Dis. e inc. di Ludwig Hess., 1799, Acquatinta e incisione al tratto, stampata in bistro, inciso di mm 135x187.
3. BETWEEN VILLA AND VOGOGNA, - Drawn from Nature by Major James Pattison Cockburn, on Stone by James Duffield Harding. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 173x249, estratta da: *Views to illustrate the route of the Simplon*, London 1822.

STRADA ANZASCHINA.

4. VAL D'OSSOLA FROM THE VAL ANGROGNA - Dis. di William Brockedon, inc. di Robert Brandart, Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm 150x125, estratta da: *Piedmont and Italy from the Alps to Tiber - By Dudley Castello*, London, s.d. ma 1861.  ill.
5. CASTIGLIONE- Acquaforte, XIX sec..  ill.
6. CALASCA- Acquaforte, XIX sec..  ill.
7. PONTEGRANDE- Acquaforte, XIX sec..  ill.
8. PIODA PRESSO PONTEGRANDE- Acquaforte, XIX sec..  ill.
9. SANTUARIO DELLA MADONNA DI GROPPPO - Dis. di E. Barberis. Silografia di punta su legno di G. Canedi, stampata in nero, inciso di mm. 79x133, estratta da: LUIGI SAILER (a cura di), *Le prime letture*, Milano, 1871.  ill.
10. BORGO, IN THE VAL ANZASCA, 10 JULY 1856 [BORGONE] - Dis. di H.S.M incisione su legno, stampata in nero, inciso di mm 215x264.  ill.
11. NOTRE-DAME DES BOIS VAL ANSASCA - Dis e Lit. di Alexandre Calame, Litografia en camaïeu stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm 286x204, estratta da: *Douze vues du Mont-Rose et de La Vallée de Viège*, Genève, 1841.  ill.

12. HEAD OF THE VAL ANZASCA – Dis. di Sc. Whympers. Silografia di punta su legno, stampata in nero, inciso di mm. 160x101, estratta da: SAMUEL MANNING, *Swiss pictures drawn with pen and pencil*, London, s.d. ma post 1850.  ill.
13. PONTE PRESSO CEPPOMORELLI in una fotografia del XIX sec..  ill.
14. CAMPIOLI – Dis. di E. Barberis. Silografia di punta su legno di G. Canedi, stampata in nero, inciso di mm. 127x87, estratta da: LUIGI SAILER (a cura di), *Le prime letture*, Milano, 1871.  ill.
15. PERSPECTIVE DU M. ROSA VUE DU M. FERRAT – Dis. di N. Robilant. Incisione di Giambattista Stagnon, stampata in nero, inciso di mm. 200x130, Torino, 1790.  ill.
16. STRADA DI VALLE ANZASCA – Olio su tela di Federico Ashton, collezione privata.  ill.
17. STRADA AL MONTE ROSA – Dis. di E. Barberis. Silografia di punta su legno di G. Canedi, stampata in nero, inciso di mm. 133x79, estratta da: LUIGI SAILER (a cura di), *Le prime letture*, Milano, 1871.  ill.
18. UNA CIOENDA – Dis. di E. Barberis. Silografia di punta su legno di G. Canedi, stampata in nero, inciso di mm. 90x119, estratta da: LUIGI SAILER (a cura di), *Le prime letture*, Milano, 1871.  ill.
19. VAL ANZASCA – Olio su tela di Federico Ashton, collezione privata.  ill.
20. MACUGNAGA – Acquaforte, XIX sec..  ill.
21. MACUGNAGA CHURCH – Dis. di Sc. Whympers. Silografia di punta su legno, stampata in nero, inciso di mm. 103x75, estratta da: SAMUEL MANNING, *Swiss pictures drawn with pen and pencil*, London, s.d. ma post 1850.  ill.
22. HOTEL DU MONT-MORO A MACUGNAGA TENU PAR CASPARD DÉLMONTE – J.C North pinxit. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 240x352, Lithographie Emé à Sion [1870].  ill.
23. VUE DU MONT ROSA ET DE LA VALLÉE DE MACUGNAGA – Peint par Gabriel Lory Fils, gravée par Sigismond Himely. Acquaforte, stampata a tre colori e colorata a mano, inciso di mm. 199x282, publiée par J.F. Ostervald, Paris 1825 circa.  ill.
24. MONTE ROSA VAL ANZASCA – Dis. di William Brockedon, inc. di James Tibbits Willmore. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 132x194; estratta da: *Piedmont and Italy from the Alps to the Tiber by Dudley Costello*, London 1861.

25. LE MONT ROSE OU MONT MORO - Lith. par Eugène Ciceri, Photographié par Martens Berlin Verlag von Goupil & C.ie, Imprimerie Lemerrier, Paris. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 300x400.
26. MONT ROSA AS SEEN FROM MACUGNAGA - Engraved by George Cooke. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 132x194, published by Longman, Hurst Rees & Orme, London 1808.
27. LE MONT ROSE VU DES ENVIRONS DE MACUGNAGA- Théodore De Saussure, Incisione all'acquaforte, inciso di mm. 150x147, estratta da: DE SAUSSURE H. B., *Voyage dans les Alpes précédé d'un essai sur l'histoire naturelle des environs de Genève*, Neuchatel, 1779-1796.  ill.
28. ANSICHT DES MONTE ROSA VON MACUGNAGA AUS - Dis. di Ludwig von Welden. Acquatinta, stampata in bistro, inciso di mm. 116x162, estratta da: *Der Monte Rosa... Herausgegeben von Ludwig von Welden*, Wien 1824.  ill.
29. VUE DE MACUGNAGA ET DU MONT ROSA PRITSE DEPUIS UNTERBUHL CANTON DU VALAIS - Dessiné par Johan Rudolf Buhlmann, gravé par Johannes Ruff, Acquatinta, colorata a mano, inciso di mm. 147x206, édition original chez H. Fassli & C., Zurich 1835-45.
30. IL PASSO DEL TURLO DALLA VAL QUARAZZA (MACUGNAGA), foto di Vincenzo Sella, 1890 c.a..
31. MONTE ROSA FROM THE MONTE MORO - Dis. di Sc. Whympier. Silografia di punta su legno, stampata in nero, inciso di mm. 152x216, estratta da: SAMUEL MANNING, *Swiss pictures drawn with pen and pencil*, London, s.d. ma post 1850.  ill.
32. MONTE MORO. KANT WALLIS. CANTON DU VALAIS - Geisser del. Rudisuhli sc. Verlag v. Chr. Krusi in Basel. Acquatinta, stampata in nero, inciso di mm. 122x176.  ill.
33. PASSAGE DU MONT MORO - Peint par Maximilien de Meuron, gravée par Thales Fielding. Acquatinta, stampata in nero, inciso di mm. 200x284. Publiée par J.F. Ostervald, Paris 1825 circa.  ill.

STRADA ANTRONESCA.

34. VUE DE VILLA - Nap. E. Zucoli inc. Francesco Citterio acq.. Aquatinta, stampata in nero e colorata a mano, inciso di mm. 159x225. Estratta da: *Album di vedute del Sempione*, pubblicato da Luigi Zucoli a Milano, 1830 circa.

35. VILLA, NEAR DOMO D'OSSOLA - Drawn from nature by Major James Pattison Cockburn, on stone by James Duffield Harding. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 164x253, estratta da: *Views to illustrate the route of the Simplon*, London 1822.
36. VILLA, ROUTE DU SIMPLON - Hippolite Van Der Burch del. Litografia, stampata in nero, parte di segnata di mm. 197x280, estratta da: *Route du Simplon*, Paris 1829.
37. VILLA - Dessiné d'après nature par Gabriel Lory Fils. Acquatinta, stampata a tre colori e colorata a mano, inciso di mm. 196x282, estratta da: *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, Paris 1811.
38. VUE DE VILLA - Louis Villeneuve del., Lith. De Engelmann. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 192x284, estratta da: *Lettres sur la Suisse par M. M. de Golbéry & Engelmann*, Paris 1832.  ill.

STRADA DI VALLE BOGNANCO

39. THE «PIAZZA» AT D'OMO D'OSSOLA - Dis. e Lit. di Joshua E. A. Dalby. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 248x96, estratta da: *Italy, Switzerland & Belgium*, London, 1839.  ill.
40. VEDUTA DI DOMODOSSOLA NEL 1690 - Federico Ashton, olio su tela 134x69, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2381.  ill.
41. VEDUTA DEL BORGO DI DOMODOSSOLA NEL XVII SECOLO, Anonimo XVII sec., olio su tela, 58,5x72, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2382.
42. PIANO DEL CASTELLO DI DOMODOSSOLA E SUE GIURISDIZIONI, Anonimo XVII sec., penna e acquerello su carta, cm. 49,1x41,2, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2855.  ill.
43. TIPO DEL SACRO MONTE CALVARIO DI DOMODOSSOLA - Pietro Maria Perini, penna e acquerello su carta, Domodossola, archivio del Sacro Monte Calvario, pubblicato in T. Bertamini, *Il Sacro Monte Calvario di Domodossola*, Domodossola, 1980, ed in Aa. Vv., *Ossola, storia, arte e civiltà*, Anzola d'Ossola, 1993.  ill.
44. IL PONTE DI MEZZASCA in una foto dell'inizio del XX secolo.  ill.

DOMODOSSOLA

45. VEDUTA DI DOMODOSSOLA NEL 1690 - Federico Ashton, olio su tela 134x69, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2381.  ill.

46. VEDUTA DEL BORGO DI DOMODOSSOLA NEL XVII SECOLO, Anonimo XVII sec., olio su tela, 58,5x72, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2382.
47. PIANO DEL CASTELLO DI DOMODOSSOLA E SUE GIURISDIZIONI, Anonimo XVII sec., penna e acquerello su carta, cm. 49,1x41,2, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2855.

STRADA DI VALLE ANTIGORIO – FORMAZZA

48. DOMO D'OSSOLA. – Dis. e Lit. di Samuel Prout, Litografia en camaïeu, stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm. 272x400, estratta da: *Sketches in France, Switzerland & Italy*, London, s.d., ma 1839.  ill.
49. VEDUTA DI DOMODOSSOLA NEL 1690 - Federico Ashton, olio su tela 134x69, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2381.  ill.
50. PIANO DEL CASTELLO DI DOMODOSSOLA E SUE GIURISDIZIONI, Anonimo XVII sec., penna e acquerello su carta, cm. 49,1x41,2, Civici Musei "G. G. Galletti", Domodossola, cat. 2855. ROUTE DU SIMPLON CREVOLA - Théodore Muller Lith. Litografia a colori, parte disegnata di mm. 89x136, estratta da: *Guide et Memento du Voyageur en Suisse et en Savoie*, Paris 1857.  ill.
51. VUE DE CREVOLA DU MONT CHRISTES ET DU SIMPLON. - Peint d'après nature par Gaspard Rahn, gravé par Francois Heghi. Acquatinta, stampata in nero, inciso di mm. 249x337.  ill.
52. CREVOLA AUT DER SIMPLONSTRASSE CREVOLA SULLA STRADA DEI SEMPIONE - Carl Ludwig Frommel pinx. et. sculp., Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 104x150, estratta da: *Die Klassischen Stellen der Schweiz und deren Hauptorte in Originanasichten dargestellt, gezeichnet von Gust..... Mit Erläuterungen von Heinrich Zschokke*, Karlsruhe und Leipzig, 1836-38.
53. VUE DU PONT DE CREVOLA ET DE LA VALLEE DE DOMODOSSOLA - Dessiné d'après nature par Gabriel Lory Fils, Acquatinta, stampata a tre colori e colorata a mano, inciso di mm. 194x282, estratta da *Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon*, Paris 1811.  ill.
54. PONT DE CREVOLA - Louis Villeneuve del., Lith. De Engelmann. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 289x212, estratta da: *Lettres sur la Suisse par M. M. de Golbéry & Engelmann*, Paris 1832.  ill.

55. PONT DU CREVOLA AU PIED DE SIMPLON - Dis. e Lit. di Karl Johan Billmark, Litografia en camaieu stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm. 188x281, estratta da: *Pittoresk Resetur fran Stockolm till Neapel*, Stockolm 1835. CASTELLO E
56. PONT SUR LA VERIOLA PRES DE CREVOLA AU PIED DU SIMPLON - Peint d'apres nature par Gaspard Rahn, gravé par Francois Hegi. Acquafinta, stampato in nero, inciso di mm. 250x337.  ill.
57. THE BRIDGE OF CREVOLA - Drawn From Nature by Major James Pattison Cockburn, on stone by James Duffield Harding, Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 168x251, estratta da: *Views to illustrate the route of the Simplon*, London 1822.
58. BRIDGE OF CREVOLA SIMPLON - Drawn From Nature and on stone by George Barnard. Litografia en camaieu, stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm. 283x185, estratta da: *The Continental drawin hock, For use of advenced Pupils, being Views in Switzerland, the Alps and Italian Lakes*, London 1837.  ill.
59. CHIESA DI CREVOLA - Anonimo, olio su tela, XVIII sec., Milano, Collezione privata, estratto da Aa. Vv., *Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa*, Anzola d'Ossola, 1998.  ill.
60. PIZZO DEL CHERVENDONE (CHERBADUNG) ANSICHT OBERALB BACENO (VAL D'ANTIGORIO) - Dis. L. Ritz, inc. Blom Y. A., Bern, Silografia di punta su legno, stampata in nero, parte disegnata di mm. 109x152, estratta da: *Jahrbuch des Schweizer Alpenclub - Zweiundwanzingster Jahrgang 1886 - 1887*, Bern, 1887.  ill.
61. SEE IN ANTIGORIOTHAL (IM DEVERO) - Hans Conrad Escher von der Linth, penna acquerellata, Zurigo, raccolta delle stampe del Politecnico Federale, estratta da Aa. Vv., *Ossola, storia, arte e civiltà*, Anzola d'Ossola, 1993.
62. SCENE NEAR ROCCO VAL FORMAZZO - Drawn by William Brockedon, engraved by Thomas Jeavons. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 137x194, estratta da: *Illustrations of the Passes of the Alps...*, London 1828-1829.  ill.
63. IL PASSO - VAL DEVERA (ANTIGORIO) - Dis. L. Ritz, Silografia di punta su legno, stampata in nero, parte disegnata di mm. 109x152, estratta da: *Jahrbuch des Schweizer Alpenclub - Zweiundwanzingster Jahrgang 1886 - 1887*, Bern, 1887.
64. BRIDGE NEAR FOPIANO VAL FORMAZZA - Drawn by William Brockedon, engraved by James Tibbits Willmore. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 137x192, estratta da: *Illustrations of the Passes of the Alps...*, London 1828-1829.  ill.
65. IL SALTO DELLA TOCE - Dis. di E. Barberis. Silografia di punta su legno di G. Canedi, stampata in nero, inciso di mm. 98x133, estratta da: *LUIGI SAILER (a cura di), Le prime letture*, Milano, 1871.  ill.

66. La strada della valle Formazza in una foto della fine del XIX secolo.  ill.
67. FORMAZZA - Drawn by William Brockedon, engraved by Thomas Barber. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm 141x198, estratta da: *Illustrations of the Passes of the Alps...*, London 1828-1829.  ill.
68. La strada del Gries a Canza una foto della fine del XIX secolo.  ill.
69. SOMEGGIATORI SULLA VIA DEL GRIES - J. A. Kelin, Incisione, estratta da Aa. Vv., *Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa*, Anzola d'Ossola, 1998. POMAT TOSE FAL - CASCATA DELLA TOCE IN VAL FORMAZZA - Dis. di Federico Ashton. Litografia stampata in nero, parte disegnata di mm. 539x385, Lit. Rossetti Luigi - Milano [1880 circa].
70. CASCADE LA TOCCIA - Gabriel Lory Fils pinx. Johann Jakob Falkeisen sculp.. Acquatinta, stampata a tre colori e colorata a mano, inciso di mm. 203x141, estratta da: *Le Rhone. Description historique et pittoresque de son cours, depuis sa source jusqu'à la mer par P. Sauvan*, Paris 1829.  ill.
71. FALL OF THE TOCCIA NEAR FRACVAL - Drawn by William Brockedon, engraved by I.C. Varrall. Incisione su acciaio, stampata in nero, inciso di mm. 145x199, estratta da: *Illustrations of the Passes of the Alps...*, London 1828-1829.  ill.
72. TOSA FALL IN FORMAZZATAHL - Disegno di K. Ott, 16 agosto 1835, estratto da Aa. Vv., *Gries, da Milano a Berna una via per l'Europa*, Anzola d'Ossola, 1998.  ill.
73. L'ALBERGO DELLA CASCATA DEL TOCE in una foto della fine del XIX secolo.  ill.
74. MORASCO in una foto della fine del XIX secolo.  ill.
75. PASS AND GLACIER OF THE GRIES - S.W King del., Silografia di punta su legno, stampata in nero, inciso di mm 80x111, estratto da S W. King, *The Italian valleys of the Pennine Alps*, London 1858.  ill.

STRADA DI VALLE VIGEZZO.

76. PONTE TRA CRAVEGGIA E VOCOGNO - Dis. di Antonio Cotti, Lit. di Antonio Dell'Angelo. Litografia en camaieu, stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm 176x126, estratta da: *Craveggia comune della valle Vigizzo (Ossola). Sue memorie antiche e moderne Compilate dal Cav. Dott Giacomo M. Gubetta*, Domodossola 1878  ill.
77. VEDUTA DI CRAVEGGIA - Antonio Dell'Angelo del. et lith.. Litografia en camaieu, stampata in nero su fondo avorio, parte disegnata di mm 115x189, estratta da:

Craveggia comune della valle Vigezza (Ossola). Sue memorie antiche e moderne compilate dal Cav. Daff Giacomo M. Gubetta, Domodossola 1878. (P) ill.

78. CRAVEGGIA VALLE VIGEZIO - Dessiné d'après nat. par Jean Mellerio, Jean-Jacques Champin Lith. Litografia, stampata in nero, parte disegnata di mm. 257x375.

79. OLGIA, PONTE SUL MELEZZO - foto della fine del XIX secolo. (P) ill.