

Renzo Zagnoni

TAGLI DI RUPI E PONTI
NELLA COSTRUZIONE DELLA STRADA PORRETTANA
NEI DOCUMENTI DELL'ARCHIVIO DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA

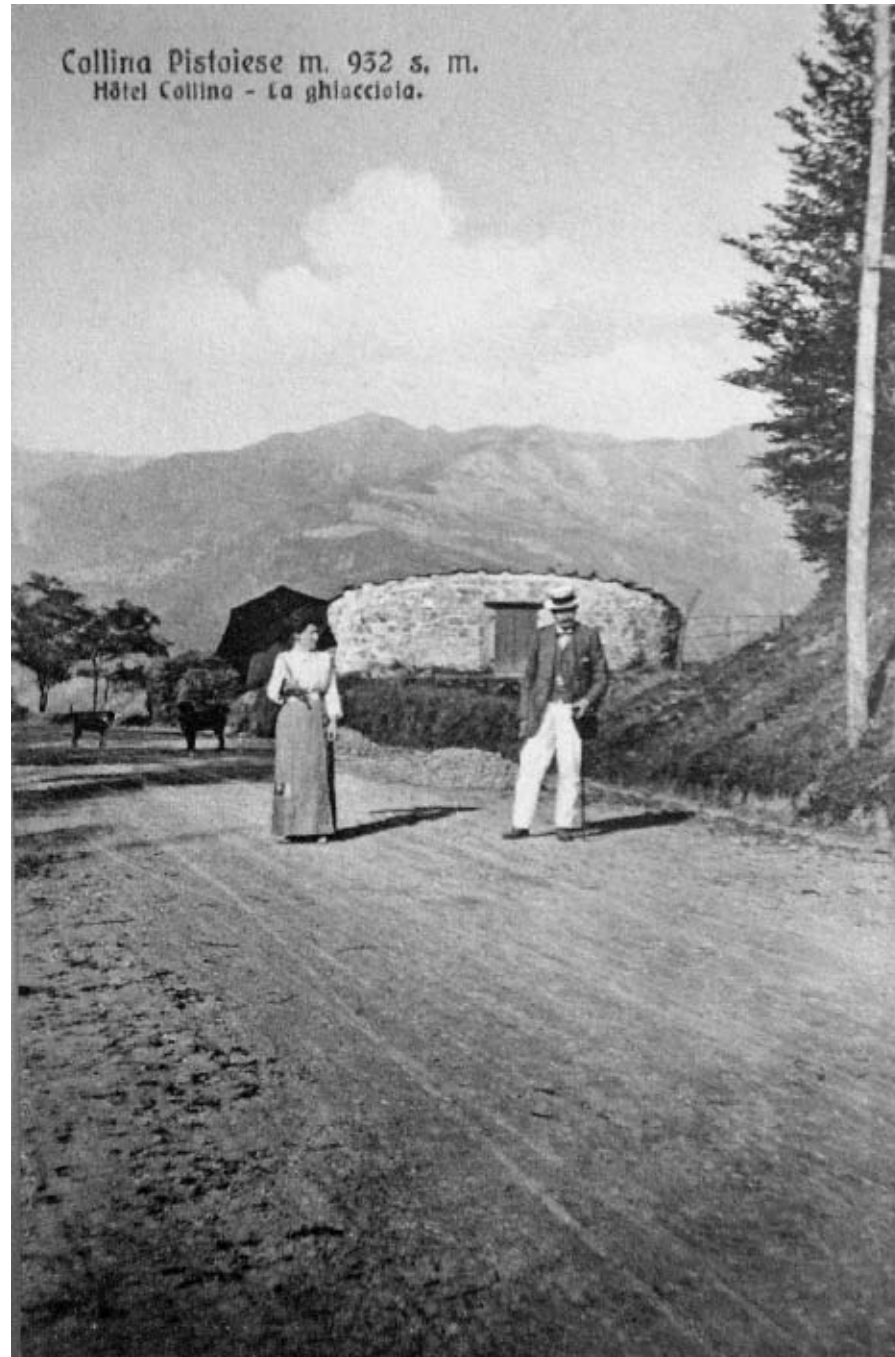
Sommario: 1. Il taglio della rupe del Sasso. 2. Il taglio della rupe della Rocchetta presso Porretta. 3. La costruzione del ponte sulla Silla. 4. La costruzione del ponte alla Venturina al confine pontificio-granducale

Nell'organizzare questo convegno sulle strade transappenniniche Andrea Ottanelli ed io ci ponemmo il problema se affrontare di nuovo tutte le problematiche relative alla costruzione della strada Porrettana nella prima metà dell'Ottocento. La discussione si concluse con la constatazione che ancor oggi il volume pubblicato nel 1954 da Giovanni Bortolotti, che era precedentemente comparso a puntate sulla rivista "La Mercanzia", rimane fondamentale ed ampiamente documentato, tanto che rivisitare il tema avrebbe significato la riscrittura di quel volume a cui rimandiamo per il quadro storico¹.

Mi sono per questo concentrato su aspetti certamente non marginali, ma più specifici, come questo dell'analisi di alcuni manufatti e lavori di grande importanza per la realizzazione dell'opera. In questo scritto in particolare parlerò dei tagli delle rupi del Sasso e della Rocchetta presso Porretta, che permisero il passaggio della carreggiata in due luoghi particolarmente difficili, e della costruzione dei ponti, in particolare di quello sulla Silla, presso l'odierno paese di Silla, e sul Reno al confine allora fra il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio, oggi fra le regioni Emilia-Romagna e Toscana.

Il primo progetto della strada era stato proposto nel 1792 dal Senato bolognese, ma l'arrivo di Napoleone a Bologna aveva bloccato ogni realizzazione². Dopo il 1815 il restaurato Stato Pontificio si pose di nuovo il problema e prestissimo, già nel 1816, vennero avviati i primi lavori che vennero finanziati soprattutto per cercare di tamponare la gravissima situazione di disoccupazione e carestia. Fin dal periodo pre-napoleonico erano in campo tre progetti: quello Dotti-Marescalchi che prevedeva un percorso nel versante sinistro del Reno, lungo il crinale che separa questo fiume dal Panaro; quello Comelli che avrebbe dovuto percorrere il versante destro della valle, lungo il crinale Reno-Setta fino a Bargi, per scendere poi alla Venturina; infine il progetto Martinetti, proposto già nel 1810, che proponeva un percorso di fondovalle e, salvo alcune importanti modifiche, fu quello che alla fine venne scelto.

Il primo progetto Martinetti prevedeva che il tracciato dovesse essere spostato in destra Reno, per mezzo di ben otto ponti, nelle quattro posizioni in cui alla sinistra del fiume si trovavano ampie pendici franose (Lama, Camugnone, Liserna, Marano), le stesse che nel corso dei centocinquanta anni successivi all'apertura della strada avrebbero determinato una sostanziale instabilità della carreggiata, che dura fino a giorni nostri. Degli otto ponti due, quelli di Panico e di Riola, esistevano già, cosicché venne costruito solamente quello della Madonna del Bosco, fra Vergato e Calvenzano, che non svolse però mai la sua



La ghiacciaia al passo della Collina. Collezione Marco Feroci, Pistoia.

¹ G. Bortolotti, *La strada di Porretta. Saggio di storia della viabilità*, Bologna 1954. Sul tema si può vedere anche *La strada Porrettana-Leopolda. Itinerari alla scoperta della sua costruzione*, a cura di M.L. Bongiovanni e R. Zagnoni, Bologna 2009 ("Gli archivi dell'area metropolitana. Strumenti didattici", 1).

² R. Zagnoni, *Il primo progetto della strada di Porretta nel 1792*, in "Il Carrobbio", XII, 1986, pp. 351-363.

funzione originaria, ma divenne importante solamente per il traffico fra i due versanti della valle. Ben presto infatti, precisamente nel 1837, fu deciso di spostare tutto il tracciato sul versante sinistro del Reno. Nel 1831 lo Stato Pontificio aveva istituito la Provincia di Bologna, che iniziò a funzionare due anni dopo, nel 1833. Da questa data innanzi la costruzione della strada Porrettana venne assunta dal nuovo ente, tanto che la nuova carrozzabile venne definita strada Provinciale. Furono proprio i tecnici della provincia che, soprattutto per problemi economici, decisero lo spostamento del tracciato in sinistra Reno. La costruzione della ferrovia fra il 1859 ed il 1864, che invece si sposta continuamente fra le due sponde del fiume per superare i tratti franosi di cui si diceva, avrebbe dimostrato la lungimiranza della decisione, poi disattesa, di far passare la carrozzabile per ben quattro volte fra le due sponde del fiume. Nei tratti lavinosi di Camugnone, Liserna, Carbona e Lissano vennero comunque intrapresi lavori per proteggere la strada dagli smottamenti.

1. Il taglio della rupe del Sasso

Fra i tratti in cui più difficile si rivelò il passaggio della nuova strada il più rilevante, soprattutto per l'imponenza delle rocce, fu sicuramente quello della rupe del Sasso, che nei secoli medievali era detto sasso di Glossina e che può essere considerato ben a ragione la porta naturale della montagna bolognese. Qui una strettissima mulattiera, oltretutto continuamente soggetta a frane di rocce, superava lo sperone roccioso passando davanti a quella che, dal 1293 fino alla fine del Settecento, era stata la chiesa rupestre della Madonna del Sasso. Proprio per il continuo pericolo delle frane nel Settecento l'immagine della Madonna era stata spostata nella chiesa parrocchiale del Sasso. Fin dal Medioevo il Comune di Bologna pagava un uomo per la manutenzione del difficile tratto della strada Maestra di Saragozza, che in certi periodi, ad esempio fra XIV e XV secolo, fu anche il custode del santuario ed il gestore dell'ospitalità che si esercitava nel piccolo ospedale annesso alla chiesa³.

Per il superamento di questa enorme barriera naturale ne venne deciso il taglio, un lavoro di enorme portata e di notevole dispendio, che fu uno dei primi ad essere intrapreso, fin dal 1816, durante la legazione del card. Albani. Un varco nella viva roccia venne aperto per ben 245 metri, secondo il progetto dell'ingegner Berti, mentre il resto venne realizzato su terra⁴.

L'apertura della strada determinò anche una conseguenza foriera di future disgrazie: la facilità del trasporto su una strada divenuta oramai carrozzabile e carreggiabile fece sì che venissero aperte nuove cave di pietra, alcune delle quali addirittura in galleria. Questo fatto rese ancor più instabile lo sperone di roccia, che fin dal 1853 cominciò a dare segni di cedimento e che il 24 giugno 1892 crollò travolgendo gli abitanti delle case rupestri, che nel frattempo erano state realizzate nella roccia stessa⁵.

³ Cfr. R. Zagnoni, *Inghiaiatura e manutenzione della strada del Reno nei secoli XIII-XIV: nuovi documenti*, oggi in Id., *Il Medioevo nella montagna tosco-bolognese, uomini e strutture in una terra di confine*, Porretta Terme 2004, pp. 83-91, alle pp. 89-91.

⁴ Bortolotti, *La strada di Porretta*, pp. 106-107.

⁵ Cfr. G.B. Comelli, *La rupe e il santuario del Sasso (montagna bolognese)*, Bologna 1906, pp. 111ss.



La rupe del Sasso negli anni Sessanta dell'Ottocento. Il taglio, cominciato nel 1816, aveva consentito il passaggio della nuova strada. Si notano le sporgenze di roccia che avrebbero provocato il crollo del 1892.



24 giugno 1892: la rupe del Sasso crollata.

2. Il taglio della rupe della Rocchetta presso Porretta

La necessità di tagliare il secondo enorme sperone roccioso per il passaggio della strada fu determinato dalla decisione della Provincia di Bologna di proseguire la strada fino al confine Pontificio alla Venturina, determinato dalla speculare decisione di un gruppo di Pistoiesi di promuovere la prosecuzione della strada fino alla città toscana. In questo quadro determinante fu la decisione di tagliare la rupe della Rocchetta poco a sud di Porretta, proprio di fronte all'antico santuario della Madonna del Ponte, che si trovava al di là del Reno. Alla sinistra, proprio dove sarebbe passato il nuovo tracciato, sgorgava una delle sorgenti termali porrettane, detta della Porretta Vecchia, che era difficile da raggiungere proprio per la presenza del grande masso: infatti una scaletta scendeva attraverso la roccia, fino al livello del greto del fiume dove scaturiva la sorgente di acqua solforosa.

Il 14 febbraio 1839 la Commissione Amministrativa della Provincia di Bologna emanò un avviso d'appalto per l'esecuzione del taglio in lastra dura che resta a farsi nella Rocchetta sovrapposta al Fabbricato termale della Porretta Vecchia, per l'apertura dell'ultimo tronco della Strada Porrettana dalla Madonna del Ponte al Confine Toscano. La base d'asta determinata dai periti era di scudi 1125.46.6 e le offerte avrebbero dovuto pervenire entro il 26 febbraio successivo, con un deposito cauzionale di 25 scudi alla Cassa Provinciale⁶.

Il progetto, come documentato dalla lapide che poco oltre riporterò, venne steso nell'anno precedente, il 1838, mentre dell'anno dopo è il disegno in alzato e in mappa, dal quale appare l'imponenza del lavoro e la quantità di metri cubi di roccia tagliati e spostati con mezzi ancora primordiali. La mappa del lavoro mostra anche l'andamento della strada che venne realizzata per la quasi totalità attraverso lo stesso taglio. Significativa anche la presenza dello stabilimento termale della Porretta Vecchia, che venne realizzato per la maggior parte sul greto stesso del fiume, mentre la captazione della sorgente trovò posto proprio sotto la strada, dove ancor oggi, poco sotto la sorgente, si trovano due camerini, purtroppo da tempo dismessi, con due splendide vasche per i bagni termali dove l'acqua scendeva a caduta⁷.

Nel luogo dell'imponente sbancamento nel 1839 venne murata l'unica lapide che celebra l'apertura della strada.

D.N.GREGORIO.XVI.PONTIFICE.MAXIMO
V.E.VINCENTIUS.MACCHIUS
CARD.TITULO.IOANN.ET PAULO.APOSTT.
LEG.PROV.BONON.
UTI POTREMUS.HICCE.ITINERIS.TRACTUS
A.BONONIA.AD.FINES.ETRURIAE.PATERET
RUPEM.TRANSVERSIM.APERIENDAM
AUCTORITATE.VIGILANTIA.PRAESENTIA.ENIXE.CURAVIT
MUNIFICENTIAMQ.XVIII.VIR.CONS.PROV.
OB.TANTUM.OPUS.A.M.DCCC.XXXVIII.SPONTE.AB.IPSIS.DECRETUM.
AC.PER.VINCENTIUM.BERNARDIUM.MATHEM.ADIUTOREM.
DE.PROVINCIAE.SUMPTIBUS.PERFECTUM.
AD.COMMEANTIUM.COMMODUM.MERCESQ.EVEHENDAS.OPORTUNISSIMUM
POPULI.FINITIMIS.AEMULANDAM.PROPOSUIT.

⁶ APBo, Archivio Generale, 1839, b. 48.

⁷ *Ibidem*.



L'avviso di appalto del 14 febbraio 1839 emanato dalla Provincia di Bologna per il completamento del taglio della rupe della Rocchetta, sovrastante il nuovo stabilimento termale della Porretta Vecchia (APBo, Archivio Generale, 1839, b. 48).

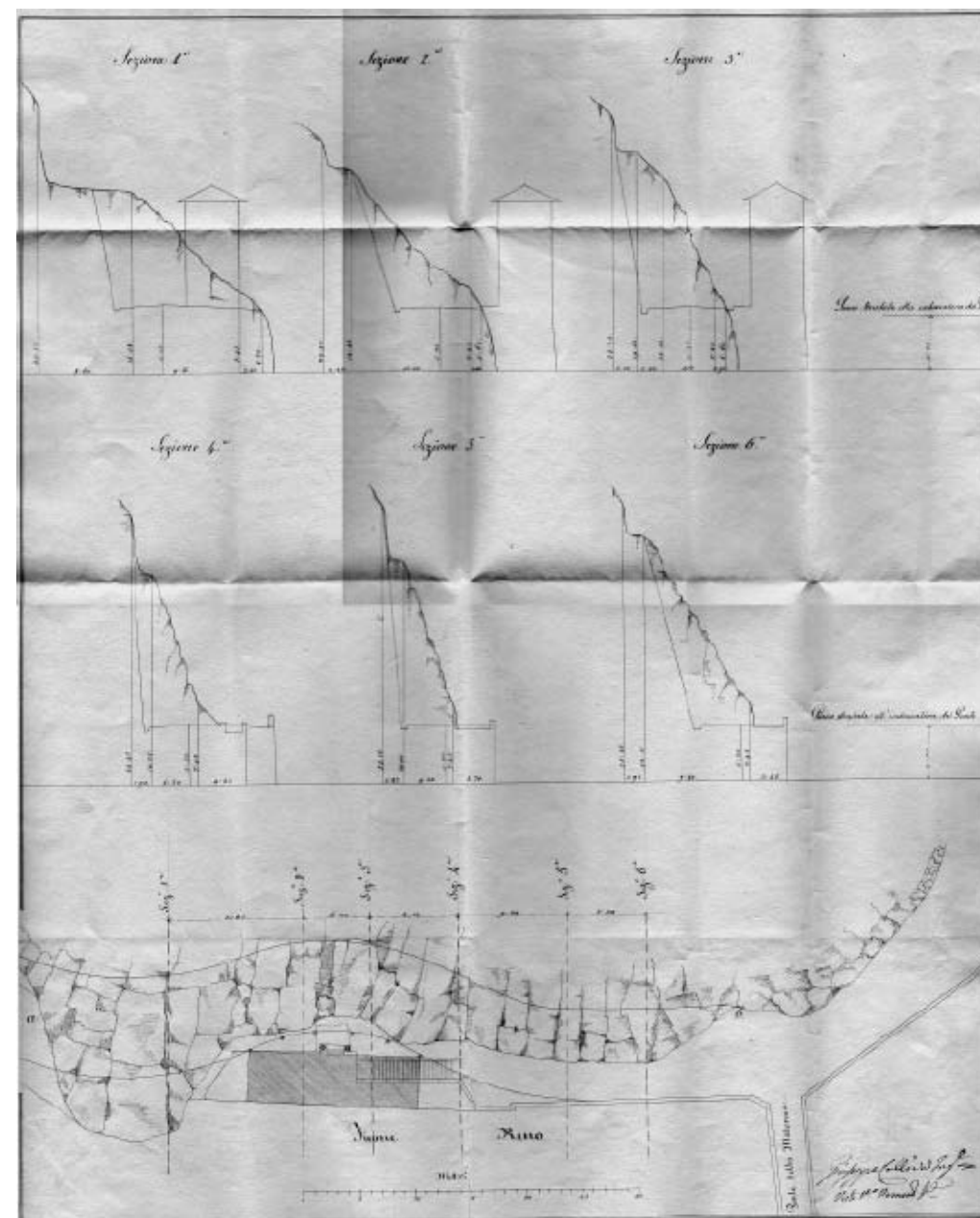
CUIUS.REI.MEMORIAM.
 HONORI.V.E.VICE.SACRA.FUNGENTIS.
 ET.XVIII.VIR.CONSIL.PROV.SUPRA.SCRIPTOR.
 CAMILLUS.SALINA.COM.
 CAESAR.IACOBUS.BEVILACQUA.AREOSTUS.MARCH.
 PHILIPPUS.BOSCHIUS.MARCH.
 III.VIRI.REI.PROV.AMINISTRAND.
 MARMORE.INSCULPTAM.PORTERIS.TRADENED.IUSSERUNT
 A.M.DCCC.XXXVIII

Questa lapide ricorda sia il regnante papa Gregorio XVI, sia il cardinale Vincenzo Macchi, legato pontificio di Bologna, sia i 18 membri del consiglio della Provincia di Bologna, che l'anno prima, il 1838, avevano deciso lo sbancamento della roccia della Rocchetta e con il finanziamento della stessa Provincia avevano realizzato l'opera, condotta a termine da Vincenzo Bernardi, definito *adiutor*. Il termine *transversim*, riferito alla rupe, è un'ulteriore documentazione della posizione della roccia che si trovava davvero trasversalmente rispetto alla corrente del fiume. La lapide rivela anche lo scopo dell'apertura della strada fino al confine granducale: per il comodo dei viaggiatori ed il trasporto delle merci. L'ultima parte della lapide riporta i nomi di tre dei componenti del consiglio della Provincia: il conte Vincenzo Salina, il marchese Cesare Giacomo Bevilacqua Ariosti e il marchese Filippo Boschi.

Il 31 agosto 1840 la strada era terminata fino alla Venturina. Il lavoro del taglio della Rocchetta era durato poco più di un anno.



Acquerello di Gaetano della Noce del 1848 che ritrae ancora la stretta del Reno dopo l'apertura della strada. Da notare l'elegante carrozza che procede in direzione sud, verso Pistoia, segno dei nuovi e più rapidi collegamenti con la città toscana (*Porretta e le sue terme*, a cura di G. Roversi, Bologna 1974).



La mappa del progetto di taglio della rupe della Rocchetta con la pianta del nuovo stabilimento termale della Porretta Vecchia (APBo, *Archivio Generale*, 1839, b. 48).



R. Fantuzzi dip. *Ponte di Porretta vecchia* Parte III

Una litografia del 1833 che ritrae la stretta della Madonna del Ponte. In primo piano il ponte che collegava le due rive del Reno, prima della demolizione delle rocce a picco sul fiume, iniziata nel 1838 al fine di aprire la nuova strada. In secondo piano, con la porta direttamente sul greto del Reno, si nota la piccola costruzione che in quel momento proteggeva la sorgente della Porretta Vecchia, che sarebbe stata sostituita dal nuovo stabilimento (C. Pancaldi, *Itinerario storico-archeologico mineralogico e statistico da Bologna alle terme porrettane*, Bologna 1833, tavola f.t.).



VEDUTA DELLA MADONNA DELLA PORRETTA
al taglio della nuova Strada Modenese.

Una litografia successiva al 1839, che ritrae il ponte e, sulla sinistra, l'antico santuario della Madonna del Ponte addossato alla roccia. Si notano una carrozza ed un uomo a cavallo che percorrono la strada oramai aperta. Sulla destra la lapide che fu collocata nel 1839 per celebrare la grande opera (collezione privata).



Litografia del 1848, che mostra la stretta del Reno da nord: sulla sinistra il santuario ed il ponte, sulla destra la strada, la cui costruzione era conclusa da nove anni, ed il nuovo stabilimento della Porretta Vecchia, costruito negli anni 1840-41 in concomitanza con l'apertura della strada (R. Maunoir, *La Porrette et Montecatini*, Firenze 1848, tavola f.t.).



Litografia del 1850 che mostra la stretta del Reno da sud. È opera di C.Z. (Calisto Zanotti) e C.T. (Contardo Tomaselli) e mostra la nuova strada, già dotata di paracarri, che passa nella stretta fra il nuovo stabilimento della Porretta Vecchia e la roccia appositamente tagliata (*Vedute pittoresche di Porretta e contorni*, Bologna 1850).

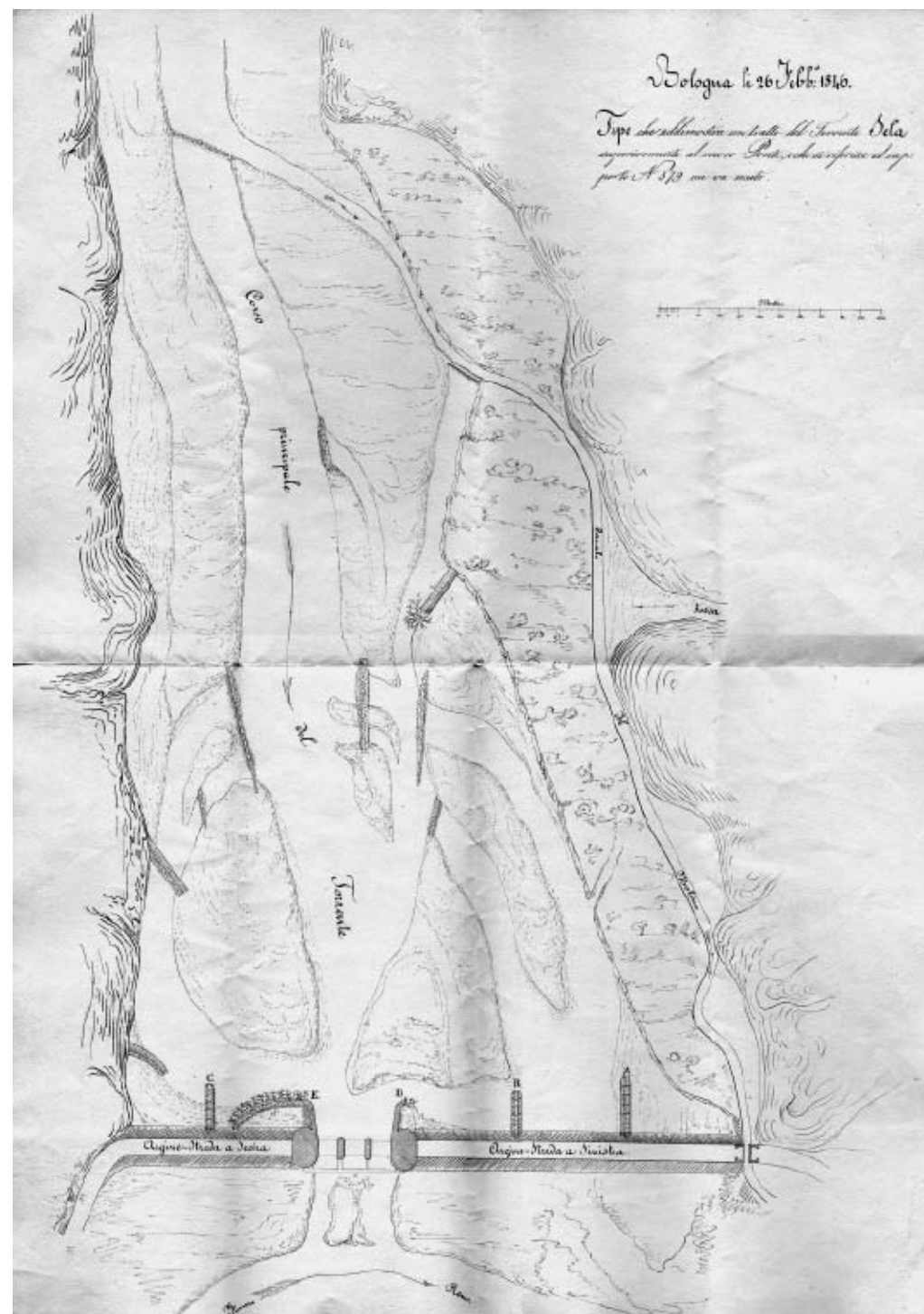
3. La costruzione del ponte sulla Silla

Altri importantissimi lavori furono quelli relativi ai ponti sugli affluenti di sinistra del Reno, oltre a quello fondamentale sul confine alla Venturina, che attraversava il Reno e metteva in comunicazione i due stati.

I lavori sul tratto Riola-Porretta furono iniziati nel 1841, dopo la sofferta decisione, sollecitata anche dai Comuni di Gaggio di Montagna e di Lizzano, di spostare il tracciato da destra Reno (Riola-Pian di Casale-Passo del Soldato-Porretta) in sinistra (Riola-Marano-Silla-Porretta)⁸. La costruzione terminò però solamente nel 1846. È a questo periodo che risale la costruzione del ponte sulla Silla, che venne appaltato nel 1841 dalla Provincia alla ditta di Luigi Maiari. L'asta, che aveva una base di 24.757.10.3 scudi, fu aggiudicata col ribasso a 23.400 scudi. Nel documento con cui veniva indetta l'asta si parlava anche di un lavoro complesso e difficile, quello della realizzazione di due terrapieni che avevano lo scopo di ridurre la larghezza del greto per poter costruire un ponte in muratura di non eccessiva lunghezza. I lavori terminarono il 6 giugno 1846, mentre il 24 luglio l'ing. Giuseppe Colliva inviò lo stato finale con una lettera a Giuseppe Toldi ingegnere in capo della Provincia. Da questo documento apprendiamo che vennero realizzati anche alcuni lavori in aggiunta, rispetto al capitolato sottoscritto. In particolare *due ali o dighe normali dalla parte superiore del ponte, proposte dal chiarissimo sig. Ispettore Brighenti, insieme alla briglia dalla parte inferiore, operazioni approvate dalle Signorie Loro Illustrissime*. Venne anche realizzata la *costruzione dei lavori di difesa all'argine-strada, composto di gabbioni riempiti di muramento in ciottoli e calce*. Il problema principale da affrontare fu quello della notevolissima larghezza del fiume nel tratto precedente il suo sbocco in Reno, che comprendeva tutta la superficie sulla quale in seguito sarebbe stato costruito il paese di Silla. Per questo il Toldi sostenne la necessità di proseguire i lavori: *ritengo subordinatamente indispensabile di procurare con ogni possibile sollecitudine ed accuratezza di chiudere i gorgi che al sopravvenire delle piene si formano fra le pile e la briglia al sortire; a tale scopo occorre il tener preparati massi o naturali od artificiali, di competente volume da gettarsi nei gorgi suddetti mano a mano che si vengano formando ad impedire così la riproduzione e le conseguenze che per essi ne può derivare al manufatto*. Dappoi che l'esperienza ha fatto vedere che sopravvenendo una piena, l'acqua coi suoi moti vorticosi, generati dall'incontro di ostacoli verticali come sono le pile e le spalle, apre gorgi di una determinata profondità col sollevare le materie minute, ma i grossi massi invece discendono sino ove giunge la forza escavatrice dell'acqua, ed ivi rimangono senza essere mai più rimossi. Il 25 agosto 1846 con un'apposita lettera inviata al Toldi, la Provincia autorizzò i lavori richiesti, procedendo in economia per collocare i massi per i gorgi, e li assengò all'appaltatore della manutenzione della strada Francesco Grandi. Il 18 novembre 1846 il Toldi scrisse alla Provincia per dare conto dei lavori, affermando che *si sono impiegati sin'ora n. 20 piccoli gabbioni riempiti di muramento e parecchi massi naturali ricavati dal Reno e dal nominato torrente*.

Dallo stato finale dei lavori datato 10 giugno 1846 apprendiamo che erano stati realizzati: due pile; due *ale* a destra semicircolari e due analoghe a sinistra; due spalle; quattro tagliacqua semicircolari; tre volte di spessore di m. 0,80 e 8 di larghezza; alcune piramidi in pietra *poste sui pilastri dei parapetti*; i terrapieni stradali sulla *ghiara del torrente*, una parte dei quali venne presto rifatta per le piene; i rinforzi fatti di sassi a secco e anche con murature. Vennero anche infisse nel terreno numerose *agocchie*, cioè pali in legno di quer-

⁸ Tutti i documenti relativi alla costruzione del ponte sulla Silla sono in APBo, Ufficio Tecnico, busta 213 (1846), tit. 3, rub. 5.



La mappa del progetto di costruzione del ponte sul fiume Silla, che evidenzia la larghezza del greto ed i lavori per ridurre la luce (APBo, Ufficio Tecnico, busta 213, 1846, tit. 3, rub. 5).

cia, lunghe m. 4,40 per le casse della briglia e altre di 4 metri per le spalle. La strada per raggiungere il ponte da entrambi i lati, correva su di un lungo terrapieno; per questo il 18 giugno 1846 il Colliva scrisse al Toldi affermando che, costruito il ponte, il transito risultava pericoloso, perché mancavano i parapetti. Propose perciò di realizzare *una sprangata lungo i laterali di complessiva lunghezza di m. 484 composta di fittoni di pietra da taglio, e d'una fila di spranga in essi incastrata*. Distanza fra i fittoni m. 3,04, altezza m. 0.80. Numero dei fittoni 160, che costavano alla cava 1:20 per un totale di 272. Compresa la manodopera il lavoro costò 386:22:4. Il lavoro venne realizzato a cottimo dal porrettano Luigi Daghini, responsabile della grande cava di pietra di Porretta. Il 10 agosto 1846 Giuseppe Toldi comunicò alla Provincia che la proposta del Daghini era di un compenso di 379 lire. La proposta venne accettata il 31 agosto successivo.

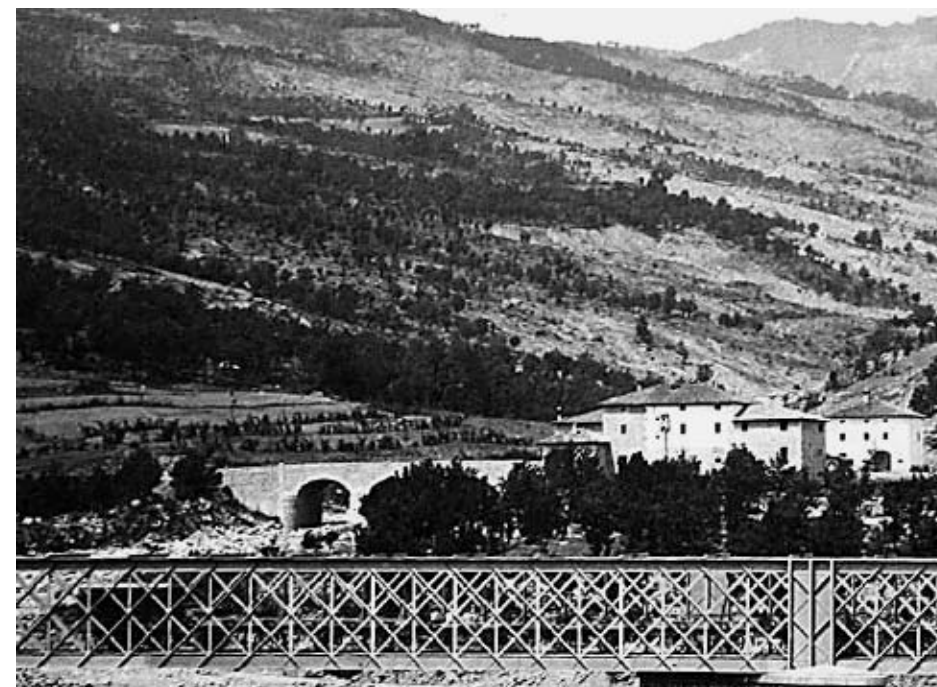
Un ultimo lavoro a difesa del nuovo ponte di Silla fu la realizzazione di *burgoni*, strutture murarie che venivano poste di sbieco rispetto alla linea della corrente, al fine di evitare l'eventuale escavazione, provocata da piene consistenti, sui due terrapieni che conducevano al manufatto.

4. La costruzione del ponte alla Venturina al confine pontificio-granducale

L'opera più importante di tutto il percorso fu sicuramente il ponte che venne costruito alla Venturina sulla linea del confine, che in quel luogo era rappresentato dal Reno. La necessità di questo manufatto si era palesata nel momento in cui anche da Pistoia erano iniziati i lavori per raggiungere con la nuova strada Leopolda il confine pontificio. Anche questo ponte come quello di Silla venne costruito attorno al 1846. Traiamo qualche notizia diretta da una lettera del 29 ottobre 1846, con cui Giuseppe Colliva, ingegnere di riparto provinciale, comunicò a Giuseppe Toldi, ingegnere in capo della Provincia, lo stato finale, che era stato firmato anche dall'ingegner Antonio Giuliano, direttore dei lavori del versante toscano⁹. Il ponte era stato realizzato dagli appaltatori Angelo Cheli e Vincenzo Frascchetti, con una spesa che nel corso della realizzazione era aumentata di 2.339.69.8 lire da dividere fra i due stati. I motivi dell'aumento furono elencati nella relazione: *1° maggiore escavo di terreno, 2° maggior profondità di muramento tanto nelle fiancate e pile del ponte come nei muri andatori, 3° maggior quantità di rinfianchi ... alle arcate*. Da questo documento risulta che l'appalto era stato aggiudicato il 27 aprile 1844 congiuntamente dalla Provincia di Bologna e dalla Società anonima pistoiese, una società privata costituitasi nel 1838 proprio per la costruzione della strada. La base d'asta era stata fissata in 12.290.71.8 lire ed il lavoro era stato aggiudicato per 11.670 lire.

Il 12 febbraio 1847, al fine di celebrare pubblicamente la costruzione del ponte e l'apertura della strada, la Provincia di Bologna inviò alla Società pistoiese il testo di una lapide, che avrebbe dovuto essere collocata al centro del ponte, nel luogo del confine fra i due stati.

⁹ APBo, Ufficio Tecnico, busta 213 (1846), tit. 3, rub. 5.



Il ponte sul torrente Marano della nuova strada di Porretta, ritratto negli anni Sessanta dell'Ottocento (Pistoia, collezione privata).



Il ponte della Porrettana sul torrente Rio Maggiore nel centro abitato di Porretta negli anni Sessanta dell'Ottocento. In secondo piano il ponte che conduce alla nuova stazione ferroviaria.

Il testo della lapide è il seguente:

PIO IX PONTIFICE MAXIMO
LEOPOLDO II ARCHID(uce) AUSTR(iae) MAGNO DUCE ETRURIAE
FELICITER IMPERANTIBUS
ITER NOVUM FRUSTRA HACTENUS EXPETITUM
AD AGRUM BONONIENS(em) AGRO PISTOIENS(i) CONIUNGENDUM
PROVIDENTIA
GREGORII XVI P.M. ET LEOPOLDI II S.S.
EXTRUI CAEPTUM
PONTE AD EXTREMA PONTIFICIAE ET ETRUSCAE DITIONIS
ALTITUDINI RHENI COMMUNI AERE INAEDIFICATO
ET IMPERII UTRIVSQUE INSIGNIBUS AUCTO
PERFECTUM ET ABSOLUTUM
PRAEPOSITIS VIRIS
REI PROV(inciae) BONONIENS(is) ADMINISTRAND(ae)
ET SEMITAE LEOPOLDIANAЕ ADPERIENDAE
TANTI OPERIS CURATORIBUS

Che traduco abbastanza liberamente:

Al tempo del felice governo di Pio IX sommo pontefice e di Leopoldo II arciduca d'Austria e granduca di Toscana, poiché in precedenza per decisione previdente di Gregorio XVI e di Leopoldo II era stata iniziata la costruzione di una nuova strada, fino a quel momento inutilmente desiderata, al fine di congiungere il territorio bolognese con quello pistoiense, tale strada fu condotta a perfezione e la sua costruzione fu conclusa con l'edificazione del ponte, realizzato nella profondità del Reno agli estremi confini delle giurisdizioni pontificia e toscana, per mezzo di finanziamenti comuni, ed ornato con gli stemmi di entrambi gli stati. L'opera fu realizzata dagli uomini che amministravano la provincia di Bologna e da quelli che avevano l'incarico di aprire le strade granducali, che hanno curato un'opera di così grande importanza.

Per quanto riguarda gli altri ponti, ed in particolare quelli che avrebbero dovuto superare gli impetuosi torrenti affluenti di sinistra del Reno (Venola, Vergatello, Marano ed altri minori), non furono tutti costruiti in questa prima fase, per mancanza di fondi, tanto che il traffico di carri e carrozze dei primi tempi fu costretto a superarli per mezzo di guadi, non sempre praticabili. Alcuni vennero realizzati negli anni seguenti. In due casi abbiamo una fonte iconografica che ne documenta la realizzazione. Alcune delle fotografie che vennero commissionate dalla società costruttrice negli anni 1863-64, per documentare la conclusione dei lavori della ferrovia Porrettana, mostrano sia il ponte sul torrente Marano, sia quello sul Rio Maggiore nel centro dei Bagni della Porretta.