

Andrea Pini

PONTI LEGNO E PONTI IN PIETRA
NELLA MONTAGNA MODENESE

La tematica di questo secondo convegno biennale “Appennino di legno e di pietra” mi ha suggerito il tema dei ponti, proprio per i materiali con cui nei secoli passati venivano costruiti. Un argomento che permette oltretutto di analizzare la fatica e le spese affrontate dalle antiche comunità con un territorio attraversato da un fiume o da torrenti, sulle quali quindi gravava il peso della costruzione e della manutenzione dei ponti necessari. Aspetti che ci sembrano lontani, perché oggi la gestione dei ponti è demandata a enti lontani dalla nostra quotidianità, le Province, le Regioni, lo Stato, e non ci rendiamo conto della loro importanza e dei costi che la loro esistenza comporta. Le cronache antiche invece ci tramandano il travaglio delle comunità, quando si poneva l’esigenza della costruzione di un ponte o quando lo si doveva ricostruire o riparare, perché travolto o danneggiato dalla violenza delle acque. Sull’importanza dei ponti nella viabilità dei tempi andati si potrebbero citare molti documenti, ma è significativo e valido per tutti quello che scrisse il parroco di Montefiorino nel 1820 a proposito della necessità di un ponte sul fiume Dragone per permettere ai viaggiatori di evitare i pericoli mortali di una certa strada che era evidentemente l’unica che si poteva utilizzare per gli spostamenti. Afferma il parroco che la presenza di un ponte “eviterebbe di intraprendere la strada lungo i fiumi e le ripe soprattutto d’inverno, quando i passeggeri sono in grave pericolo o di restare affogati nelle acque o sepolti nelle lavine talché si suol chiamare da tanti tale viaggio il Viaggio del Diavolo. I temerari vi hanno lasciato più volte le sostanze e la vita ancora. Tante vittime umane furono pur troppo ingoiate da questi fiumi mancanti di ponti. Nel solo Dragone quasi tutti gli anni vi si affogano delle persone. Molte ne trovo notate nei libri mortuari e ne ho notate anch’io”. In effetti i morti per annegamento in fiumi o in piccoli torrenti erano frequenti, come tramandano i registri parrocchiali.

Nella ricerca che ho fatto, consultando carte notarili e libri delle comunità, mi sono accorto ben presto che oltre ai ponti veri e propri non si poteva non parlare del pedagno, un manufatto molto rudimentale che permetteva con apparente minore spesa di superare fossi, torrenti o fiumi, altrimenti invalicabili e pericolosissimi per gli uomini e le bestie. Pedagno, pedagna o pedanda, così era chiamata una passerella precaria costruita di tronchi e fascine, su cui poggiare i piedi per l’attraversamento del corso d’acqua. Doveva

essere rifatta dopo ogni piena.

I ponti che fossero di legno o di pietra erano molto rari e spesso inagibili, molto più numerosi erano i pedagni, facili da costruire, anche se molto insicuri e rischiosi. Sembrerebbe riduttivo o secondario parlare di pedagni. In realtà questi precari ponticelli erano molto importanti per la viabilità di un tempo, costituita da un reticolo di strade, carrarecce, sentieri, che oggi sono scomparsi, perché gli spostamenti avvengono solo attraverso le grandi strade. In generale venivano costruiti sui piccoli corsi d'acqua, ma si trovavano anche in punti importanti dello Scoltenna, dove per lunghi tratti non esistevano ponti e la loro presenza era assolutamente necessaria dove il fiume divideva in due il territorio di un comune o di una parrocchia, come nei casi di Renno, di Verica o di Olina.

Queste passerelle erano costruite ingegnosamente con tronchi, fascine, sterpaglia, che spesso le frequenti piene primaverili o autunnali portavano via, costringendo i comuni a intervenire con ricorrenti spese per le necessarie riparazioni, spese frequenti al pari di quelle per la manutenzione delle strade. Le comunità erano dunque impegnate nella manutenzione dei pedagni, che garantivano gli spostamenti ai contadini per raggiungere i loro campi o ai viaggiatori che si spostavano utilizzando le scorciatoie per raggiungere più velocemente la meta: un mercato, una chiesa, una festa patronale, i parenti, le famiglie amiche, una festa da ballo ecc.

Estremamente interessante a questo proposito è la memoria che l'arciprete di Renno ha lasciato sulla costruzione di un simile passaggio sopra lo Scoltenna nel luglio del 1672 per permettere ai fedeli di Sassostorno di raggiungere la parrocchiale di Riolunato, dove si tenevano le Missioni predicte dai padri gesuiti Segneri e Pinamonte. Essi, "a causa della scomodità della strada longa e cattiva" non avendo potuto recarsi a Vesale, alla cui Congregazione pure appartenevano, per speciale concessione del vescovo si diressero a Riolunato da cui distavano circa quattro miglia. Dovendo superare lo Scoltenna si gettò un ponte di legni, assi e frasche ben assodate insieme sopra il quale passò la devota processione di fedeli in preghiera.

Ricordo l'esempio del pedagno sul Rio San Michele nel territorio di Sassorosso che permetteva a questa popolazione di recarsi per le funzioni religiose alla pieve di Renno della cui parrocchia facevano parte. Era un "passo" costruito con tronchi, fascine e rami. La manutenzione doveva essere fatta ogni anno o dopo ciascuna piena impetuosa e per questo frequentemente il massaro acquistava "sterpaglia", "quercioli", "fascine", "legni" e tronchi interi, spesso di pioppo, necessari per costruire o riparare la chiusa. Agli operai intenti al lavoro si forniva il cibo per il pranzo, quasi sempre preparato dall'oste, il quale nel 1773 preparò una "polenta di farina di castagne". Il



1922. Costruzione di un ponte sullo Scoltenna a Riolunato.

compenso per i lavoratori consisteva in denaro oppure in sconti sulle tasse o sul pagamento del sale. Una passerella rudimentale, ma assai costosa come emerge dai resoconti presentati al Consiglio dal massaro di turno.

La manutenzione veniva affidata a privati, con conseguenti controversie sui compensi dovuti, come avvenne tra il comune di Pievepelago e il signor Pietro Manfredini, chirurgo, che avendo mantenuto due ponti di legno di faggio o pedagni per ben dodici anni (uno sul torrente Peticara e l'altro sul torrente di Pieve) ancora nel 1837 non aveva ricevuto alcun indennizzo e il comune respinse la richiesta, perché quei pedagni erano utilizzati solo da poche famiglie.

La documentazione sui pedagni non è affatto scarsa, come uno potrebbe pensare, e ciò dimostra la loro importanza.

Un pedagno veniva costruito al posto di un ponte caduto, in attesa della sua ricostruzione, come nel 1816 al Ponte della Fola, nel tentativo di "ristabilire provvisoriamente la comunicazione". Si era infatti consapevoli della pericolosità e della precarietà di questo "scalone a pivoli ad uso di pedagno", "per la niuna fermezza degli appoggi e per la sua elasticità non può neppure assicurare provvisoriamente la comunicazione dei pedoni".

Capitava che i pedagni fossero inagibili per il furto dei legni. Questi in-

fatti facevano gola, essendo già sul posto pronti per un uso diverso. Capitò al pedagno costruito sul torrente Fossa a Fiorano che fu derubato “anche quest’anno” e quell’“anche” sta a tramandare che quel caso dell’anno 1826 non era singolare o raro, ma abbastanza frequente.

I pedagni comunque erano passerelle veramente precarie, trascinate via ad ogni piena del torrente. Nell’ottobre del 1837 la comunità di San Dalmazio si rivolse al Governatore della Provincia di Modena per un contributo necessario a ricostruire un pedagno sul Rio Torto, in una “località pericolosissima a guadersi in tempo di piogge e scioglimento di nevi”. Era necessario costruirlo solido, affinché non facesse la fine del precedente già finanziato “per beneficenza sovrana”, il quale appena attivato “era stato avulso poi poco dopo e asportato dalla forza della corrente”.

Quando era possibile e quando soprattutto le condizioni economiche lo permettevano, i pedagni, proprio perché spesso venivano così facilmente portati via dalla corrente, interrompendo le comunicazioni, venivano sostituiti con i ponti veri e propri.

Un caso simile avvenne nel 1826 a Pievepelago, dove sul torrente Perticara la popolazione chiese che venisse sostituito il pedagno con un “ponte stabile di legno su due morre di sasso”, in modo da permettere ad alcune famiglie di muoversi e di essere raggiunte in caso di bisogno. In questo modo, paradossalmente venivano abbattute anche le spese che la comunità doveva ogni anno sostenere per la manutenzione del pedagno: “la comunità verrebbe a sgravarsi della non indifferente spesa annuale per la manutenzione del pedagno che attualmente vi esiste”.

Fino alla fine dell’Ottocento vi era un pedagno nei pressi dell’attuale moderno ponte del Prugno sulla strada da Pavullo per Sestola. Il comune di Acquaria, invece, dopo i ripetuti crolli del ponte di legno sullo Scoltenna, optò per un pedagno o scalone, solo di recente sostituito da un ponte di cemento.

Veniamo dunque a parlare dei ponti veri e propri e del materiale usato per la loro costruzione.

Notizie sui ponti si hanno fin dagli Statuti del Frignano emanati nel 1337, ma da essi non è dato sapere il tipo di materiale con cui dovevano essere eretti, così come nulla sappiamo in proposito dal testamento di Cesare Montecuccoli che si interessò dei ponti del suo feudo, limitandosi tuttavia a dare disposizione sulla loro funzionalità e sulla manutenzione che doveva essere garantita dalle diverse comunità. È solamente nel secolo XVI che alcuni documenti parlano espressamente di materiali. È interessante rilevare come in quel periodo, in un breve lasso di tempo e in due punti non lontani



Due immagini del ponte di Olina.

tra loro sullo Scoltenna, fossero costruiti altrettanti ponti con tecniche diverse: di pietra il ponte di Olina (1522) e di legno quello di Valdisasso (1553). Il perché di questa diversità nelle decisioni rimane inspiegabile, ma si può intuire da quanto si dirà sui ponti costruiti successivamente e sulle ragioni che ne dettarono le scelte.

Nel 1522 dunque si costruì il ponte di Olina, il più famoso del Frignano per la sua bellezza, ma soprattutto per l'arditezza dell'arcata che in un solo balzo unisce le due rive non così vicine come potrebbe sembrare. Fu certamente la competenza delle maestranze lombarde ingaggiate per l'occasione, originarie di Ganna, oggi in provincia di Varese. Erano i maestri Parochetti che, stabilitisi nella zona, furono i capostipiti di diverse famiglie che ancora oggi portano quel cognome. I Parochetti sono i più famosi dei mastri muratori lombardi giunti nel Frignano. Alcuni altri, genericamente soprannominati "mediolanenses", diventati poi addirittura più famosi dei Parochetti, giunsero e si stabilirono tra Olina e Acquaria.

Solo pochi anni dopo la Provincia di Sestola, dovendo ricostruire il ponte di Valdisasso, scelse di farlo di legno, probabilmente perché il ponte caduto era già di quel materiale o forse perché non era in grado economicamente di ingaggiare quelle maestranze (per Olina avevano dato contributi gli stati di Lucca e di Firenze).

Nel 1553 la fabbrica del ponte venne appaltata e affidata a maestranze locali con la soprintendenza di Pietro Gessani di Castellaro e Barduccio Foli di Fanano. I diversi articoli del capitolato stabilivano che "le Travi del ponte" dovevano essere di legno di castagno così come "i cavalli e le costane dei cavalli, i becadelli, bordonaletti a sostegno". Il legname doveva essere procurato dai due mastri, ai quali veniva data licenza di cercarlo nelle comunità di Vesale, Acquaria e Sestola, di prenderlo e tagliarlo dopo averne stimato il giusto valore, in modo che nessuno potesse lamentarsi.

Altrettanto di legno di castagno dovevano essere i tavoloni per coprire il ponte, grossi e ben inchiodati. Le sponde del ponte con i loro sostegni dovevano essere costruite secondo il parere dei maestri, "a ciò che le bestie che andarano suxo dicto ponte non caschino in laqua".

Sarebbe stato compito dei massari delle comunità nel cui territorio si fosse trovato e prelevato il legname di farlo portare a Valdisasso "cun ogni celebrità", in modo da poter terminare l'opera per il settembre successivo (si era in luglio).

La corrente del torrente Scoltenna, particolarmente violenta in certe stagioni, travolse ripetutamente ponti di pietra e di legno. Nella seconda metà del secolo XVII vennero danneggiati tutti i ponti a cominciare da quello di Fiumalbo, della Faggiola di Riolutato fino a quelli di Olina e di Valdisasso.



Costruzione di ponte di legno.

Nel novembre del 1647 il ponte di Valdisasso era inagibile, pertanto per la sua importanza nelle comunicazioni si nominò don Giovanni Cerfogli come responsabile del da farsi. Alla fine si decise di "rimediare a tale disordine" con un ponte di legno provvisorio, "non formale", che sarebbe servito per qualche anno fino a quando "con la dovuta diligenza e cura si facesse l'opera".

Il Consiglio della Provincia accettò la decisione e nominò don Cerfogli soprintendente all'opera, facendo presente di non poter sostenere ulteriori spese oltre quelle stimate dallo stesso Cerfogli, "stando gl'altri gravissimi bisogni ne quali di presente si ritrova". Nello stesso tempo il Consiglio determinò di supplicare il duca di sospendere la tassa "tanto insopportabile" sulla macina, "attese le gravissime spese ancora che devono per necessità molte comunità fare in restaurare e fare molti altri ponti in essa provincia senza de quali non si possono praticare le strade".

Il soprintendente don Giovanni Cerfogli, accompagnato da altre persone esperte della professione, si recò sul luogo dove sorgeva il ponte per calcolare la distanza tra una morra e l'altra e fornire le misure giuste in cui si doveva tagliare il legname. Tra gli esperti emerge mastro Girolamo Milanese, quel mastro Girolamo Parochetti che, almeno stando ai documenti, era il capomastro muratore più competente e richiesto del suo tempo. In quel periodo

gli furono affidati i lavori della chiesa e del ponte di Olina, delle chiese di Monzone e di San Lazzaro di Pavullo e dell'oratorio di Mediana. Già nel 1647 era stato definito "maestro Gerolamo Millanese persona perfetta et ottima per tale fabbrica". Tra l'altro era imminente il passaggio di un gruppo di soldati svizzeri e, per garantirne il transito oltre il fiume, la Provincia fece venire la barca di Gaiato e sul luogo fu fissata la corda necessaria. Il servizio della barca durò alcuni anni.

Nel 1649, nel Consiglio di maggio, finalmente i presidenti di Fanano, cioè i rappresentanti di quella comunità all'interno del Consiglio, comunicarono di aver trovato l'uomo, Giovanni Gherardini, cui affidare la costruzione del ponte di legno di Valdisasso.

Egli garantiva un'opera durevole per lo spazio di 25 anni e si impegnava a mantenere il ponte "dalle Tavole del Tassello in poi", chiedendo 50 ducati d'argento. La comunità di Riolunato fece sapere di non poter partecipare alla spesa in quanto già impegnata nella costruzione e nella manutenzione di altri ponti importanti tanto quanto quello di Valdisasso. I presidenti di Montecreto, di Roncoscaglia e di Brocco affermarono che avrebbero concorso alla spesa solo nel caso in cui la Provincia si fosse interessata al loro ponte di Strettara. Il Governatore rispose che il ponte di Valdisasso era sempre stato costruito e restaurato a spese della Provincia e che le suddette comunità avrebbero dovuto dimostrare il diritto a non partecipare.

Alla fine l'incarico fu dato a Giovanni Gherardini, il mastro indicato dai presidenti di Fanano, che prima di tutto esibì il disegno. Si concordò una spesa di lire mille per la fattura di detto ponte "oltre il legname che ha già fatto fare la Provincia e qualche cosa di più ancora ad arbitrio dell'Ill.mo Sig. Governatore suddetto fatta che sarà l'opra". La spesa era notevole, ma assolutamente necessaria se si voleva garantire un agevole transito di merci, mercanti e generici viaggiatori.

Il problema, tuttavia, era trovare le mille lire necessarie e non si vide altro modo se non quello di aggiungerle ai mille ducati che si stavano raccogliendo per il regalo che le comunità offrivano al duca in occasione del suo matrimonio con Vittoria Farnese. E così fu fatto, nonostante le cattive condizioni della popolazione causate da annate "calamitose e sterilissime".

Il ponte di legno costruito dal Gherardini si sorreggeva su almeno due solide more di pietra o macigni naturali sulle due sponde. Le more, infatti, secondo il parere degli esperti, non dovevano appoggiare su lastre portate dalle acque e quindi mal sicure, ma sulla parte solida delle rive.

I problemi aumentavano quando la manutenzione da ordinaria diventava straordinaria, come nel 1695, quando si dovette riparare il ponte di Valdisasso, "che serve di pubblico passo a tutti, sì per venire a Modona come

per le fiere di Pavullo". Il ponte era stato danneggiato volontariamente da irresponsabili che si erano divertiti a lanciare nel fiume sottostante le pietre delle sponde. "Le gravi spese sostenute dalla Provincia fedelissima di Vostra Altezza Serenissima nella riparazione del ponte di Valdisasso a sudditi di quella Provincia s'accrescono maggiori dal danno che da passeggeri vagabondi o simili gli è inferto, poichè violentemente rompono le sponde del muro di detto ponte cavando le pietre e calcina per solo capriccio" e "il ponte viene danneggiato alle volte da passeggeri qualche poco con levare alcun sasso e gettarlo nel fiume": così informava il governatore scrivendo al duca per chiedere urgenti provvedimenti da parte delle autorità e l'invito a coinvolgere nell'operazione il conte Ondedei, nel cui feudo di Vesale sorgeva il ponte, e prima di tutto suggerì che fosse emanata una grida apposta "acciò la pena sensibile a delinquenti apporti il desiderato effetto ai supplicanti".

Un altro ponte importante sullo Scoltenna, ma dalla storia molto più travagliata, fu quello di Acquaria nell'attuale località di Pian della Valle, che veniva utilizzato dalla popolazione della riva destra dello Scoltenna in occasione particolarmente dei mercati settimanali del mercoledì e delle fiere di San Pietro e di San Matteo che si tenevano a Lama, sulla sponda sinistra.

Doveva essere inizialmente un ponte di legno, almeno così si deduce dai documenti. Nel 1692 mastro Giovanni Parochetti di Vesale era impegnato nella sua ricostruzione, ma una corrente impetuosa travolse il ponte in costruzione e ne nacque una vertenza tra il mastro e la comunità che si rimpallavano le responsabilità. Alla fine concordarono che i danni erano imputabili "alla promiscua negligenza delle parti". Giovanni Parochetti nel gennaio di quell'anno 1692 venne di nuovo incaricato della costruzione del ponte che doveva essere finito entro settembre di quell'anno.

Nel gennaio del 1730 il ponte, "per essere fatto di legnami minaccia ruina", minacciava di cadere. Si stabilì allora di costruirlo di pietra e calcina, "acciò sii sicuro il transito a terrieri e forestieri e sii durabile e non di legnami facili col tempo a cadere". Una decisione che trovò opposizione da parte di alcuni, tanto che si decise di ricorrere ad una specie di referendum. Ogni famiglia sarebbe stata chiamata ad esprimersi chiaramente con un sì o con un no scrivendo, accanto al proprio nome, un "bene" per il voto favorevole e un "minime" per il voto contrario. I favorevoli furono 34, i contrari 11, per cui si diede il via ai lavori, dopo aver nominato un certo numero di deputati, alcuni per produrre il disegno del ponte, altri per sorvegliare i lavori. Tutti gli abitanti di Acquaria furono obbligati a dare le opere alla bisogna. Si pensò di estrarre a sorte di mese in mese il responsabile del cantiere, ma, non essendo tutti concordi circa il sistema, fu nominato il sacerdote don Francesco Paladini a dieci bolognini di salario.

Abbondanti informazioni si hanno per il periodo successivo alla Restaurazione del ducato di Modena e per vari ponti, più o meno importanti, quasi tutti di pietra. Il legno ormai era usato solo per la costruzione di provvisori pedagni.

Nel 1816 in seguito "a dirotta pioggia e ad escrescenza del fiume Scoltenna" cadde un arco del ponte della Fola, nei pressi di Pieve Pelago. In attesa della sua ricostruzione si rimediò con un precario pedagno. Si utilizzarono nove abeti di Fiumalbo.

È interessante quanto si dice nei documenti riguardo al rifacimento dell'arco in questione, che tutti stimavano essere un lavoro urgente, e alle ragioni per cui nel tempo si era abbandonato il legno come materiale utilizzato. L'ing. Pelloni, "data l'annata penuriosa" (1816-17), aveva proposto la ricostruzione in legno dell'arco caduto, ma i consiglieri di Fiumalbo e Pievepelago si opposero suggerendo che fosse ricostruito in sasso, con le seguenti interessanti motivazioni: "il proposto lavoro in legno sarebbe di breve durata, perché questa montagna non può somministrare legnami che di poca consistenza, i quali esposti all'intemperie delle stagioni vanno presto a marcirsi ed in pochi anni converrebbe incontrare una duplicata spesa. Di consimili casi esistono non pochi esempi anche di Ponti in legno edificati nei scorsi tempi sopra questi torrenti e recentemente sopra il fiume Scoltenna che divide la sezione di Riolunato da quella di Groppo, nel quale lavoro in legno furono sacrificate L. 4000 modenesi e non durò che sette anni in seguito a continui restauri, che aumentarono l'originaria spesa e perché il ponte istesso fosse poi stabile furono costrette le nominate due sezioni di costruirlo in sasso".

L'arco in sasso certamente sarebbe costato molto di più di quello in legno, ma il costo sarebbe stato ammortizzato con la durata dell'opera.

Alla fine i lavori furono appaltati a mastro Angelo Gioannetti di S. Andrea Pelago, con un contratto basato sul seguente capitolato: la malta da adoperarsi doveva essere composta di una metà di buona calce cotta di fresco e di una metà di arena di fiume e l'impasto rimescolarsi per due ore almeno. I sassi dovevano essere presi dal fiume tra i più quadrati e regolari, lasciando a parte i più rotondi e quelli di minor consistenza. Il pavimento e il selciato sopra l'intero ponte doveva essere costruito di buoni sassi a martello e di calce. La sua grossezza sopra il vivo della volta in chiave doveva essere di once 4 ½ di grossezza, coperto di sottili scaglie di sassi e ben battuto con mazzapicchi due giorni dopo. Sopra questo letto di cemento si sarebbe posta la selciata.

Anche la pavimentazione di un ponte doveva essere fatta ad arte, come fece notare l'ing. Poppi inviato dal governo a controllare la ricostruzione del



Ponte della Fola presso Pievepelago.

ponte di Valdisasso, che negli anni Trenta dell'Ottocento era stato danneggiato "dall'ultima straordinaria gonfiezza del fiume". L'ingegnere fece notare alcuni difetti: il parapetto non era stato ricoperto di piastroni, per cui "le acque ed i geli sempre li corrodono e il piano per oltre la metà non è ridotto debitamente inclinato né selciato, per cui stagnarsi qua e là le acque con pregiudizio notevole degli archivolti e dei muri".

Il dilemma se costruire sul torrente Perticara un ponte o lasciare il pedagno si pose a Pievepelago nel 1826, quando si sentì la necessità di costruire un passaggio stabile su cui potessero passare uomini e bestie senza i pericoli che invece procurava il pedagno esistente, la cui manutenzione annuale tra l'altro non era di poco conto. Si scelse infine di costruire il ponte di legno con due morre di sasso. Il perito incaricato scelse il punto in cui le due rive erano più vicine e dove soprattutto, per "il terreno sodo anzi una specie di macigno" potevano costruirsi le due morre o "pilloni" stabili.

Le morre sarebbero state fatte di sassi e calcina, mentre le travi dovevano essere di legno di castagno, così come i tavoloni, le colonne e le paracinte.

Anche a Riolunato nel 1827 per la ricostruzione del ponte di legno caduto l'anno precedente, detto dell'Immagine, si utilizzò legno di castagno.

Dai documenti riguardanti il ponte sul fosso della Rovinaccia in territorio di Canevare nel 1845 apprendiamo alcune informazioni interessanti circa il tipo di materiale e la sua lavorazione, circa la forma delle varie parti del ponte e addirittura le caratteristiche degli operai e dei responsabili.

Ci siamo chiesti all'inizio la ragione per cui una comunità decideva di costruire un ponte di pietra e un'altra uno di legno. Già abbiamo visto che secondo gli esperti i legnami di montagna non erano tra i più adatti per quel tipo di costruzione data la facilità a marcire. Un'altra risposta forse è anche nelle ragioni che spinsero a scegliere il ponte di pietra a Canevare: la spesa per un ponte di pietra era sicuramente più alta, ma non avrebbe costretto la comunità a spese continue per la manutenzione di uno di legno. Infine una serie di indicazioni generali fornite dal progettista, il famoso ing. Antonio Vandelli: "Il migliore e più sicuro partito quindi lo ravviso quello di costruire un tal ponte in sasso e calce coll'avvertenza di appianare e per bene il masso per cui deve innalzarsi la pila sinistra e ridurre a forma trapezia l'altra pila destra e non già come è stata incominciata mentre le acque la perquoterebbero troppo di fronte. L'arco parimenti deve essere fatto con i suoi conci tirati alla punta grossa e di buon sasso come lo debbono essere alcuni almeno degli angoli delle pile. La calce pure essa deve essere di buona qualità come la sabbia da prendersi dal fiume e non dalla cava perché mista a troppa terra. Il capomastro muratore deve essere una persona che conosce la propria partita e che lavorando invigili onde gli altri non operino male a proposito come purtroppo di sovente accade".

Come si vede la costruzione di un ponte è stata un'impresa grandiosa che coinvolgeva diverse comunità e che comportava il consumo di molte energie umane, economiche e intellettive e che, dati i tempi, ha portato l'uomo a guardare nel proprio territorio e ad utilizzarne il migliore, il più abbondante e il più resistente materiale utile per l'impresa.

Fonti

ASM, *Manoscritti Campori, Registro dei Consigli della Provincia del Frignano*, vol. III.

ASM, *Archivio Austro Estense, Governatorato, Ponti*.

ASM, *Rettori del Frignano*, b. 6543.