



# la Loggia

Rivista della... ..Propordenone

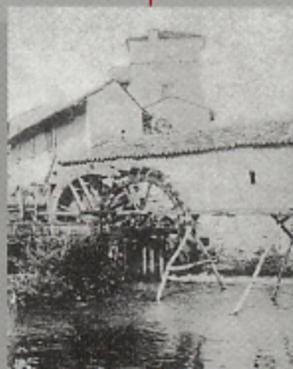
## Pordenone città d'acqua

Nuova Serie  
Dicembre 2001  
Anno 4 N°4  
L. 12.000  
€ 6,20

# 4



Il laghetto di San Carlo



Ruote del Mulino  
ad acqua nel laghetto  
di San Giorgio



La Roggia di deflusso del  
laghetto San Giorgio



Il campanile di San Giorgio  
da una cartolina degli anni '60  
(collezione privata)

## il sommario



Fondazione Cassa di Risparmio  
di Udine e Pordenone

Anche questa iniziativa editoriale è stata possibile  
grazie al sostegno finanziario della Fondazione CRUP

1. 3 Editoriale
2. 5 **Città: passato e presente**  
Un episodio di storia urbana: la nuova strada di Pordenone 1812-1852  
di Moreno Bacchichet
- 17 Il Nobile Interrompimento s'ha da fare... sul serio  
di Luigi Mio
- 27 Il Castello di Pordenone: restauro, conservazione o recupero?  
di Mauro Da Pieve
- 33 Pordenone anno 1885: niente fogne e case immerse nei miasmi  
di Giuseppe Griffoni
3. 39 **Ambiente**  
Il laghetto di San Giorgio  
di Giulio Ferretti
4. 45 **Storia**  
Polcenigo: due stemmi comunitari inediti  
di MGB. Altan
- 49 Pordenone, Umberto I e gli Amman  
di Pompeo Pitter
- 55 Il Traghetto di Pordenone nel terzo centenario dall'istituzione (3 Ottobre 1701 - 3 Ottobre 2001)  
di Gioio Zoccoletto
- 61 Storia, ambiente e cultura nella toponomastica della Provincia di Pordenone  
di Pier Carlo Begotti
5. 67 **Territorio**  
Ripartono le riforme: quale ruolo per Pordenone?  
di Abele Casetta
6. 91 **Memorie e tradizioni**  
Proiezioni luminose nelle scuole pordenonesi. Attualità di un'esperienza educativa (1900-1943).  
di Stefano Agosti
- 97 Mitologia Popolare del Friuli Occidentale  
di Giosuè Chiaradia
7. 111 **Beni Culturali**  
Il lascito del Conte Alfonso di Porcia e Brugnera presso la Biblioteca Civica di Pordenone  
di Ofelia Tassan Caser
- 115 Il fondo tesi di laurea della Biblioteca del Seminario Diocesano di Concordia-Pordenone  
di Vanessa Mariuzzo
8. 125 **Attualità**  
Verso un Teatro della Diversità  
di Carmen Burel
9. 131 **Personaggi**  
Intellettuale militante nell'Italia risorgimentale: Francesco Dall'Ongaro e la cultura del Friuli Occidentale  
di Manuela Brunetta
10. 145 **Arte e Cultura**  
Scultura del Sei-Settecento nel Friuli Occidentale  
di Paolo Goi
- 151 Natura e geometria, impeto e misura nelle opere di Nane Zavagno  
di Angelo Bertani

## 2. Città: passato e presente

### Un episodio di storia urbana: la nuova strada di Pordenone 1812-1852

di Moreno Baccichet



Planimetria dell'area del Noncello compresa tra i due ponti e la città (1844). ASVe, Direzione Superiore Pubbliche Costruzioni, b.260B, dis.2.

La decisione di riformare il sistema viario dei territori della ex terraferma veneziana fu al centro delle preoccupazioni del governo austriaco durante il breve periodo della prima dominazione (1798-1805). La necessità di costruire un sistema viario adeguato a uno "stato da terra" teneva in considerazione le moderne strategie militari e la necessità di muovere velocemente sul territorio eserciti molto equipaggiati. Il piano della nuova viabilità terrestre di quel territorio, che

corrisponde grossomodo al triveneto, fu elaborato da un friulano: Giulio di Strassoldo<sup>1</sup>. Il piano mirava a creare un comodo collegamento tra i porti di Venezia e Trieste, i passi alpini per l'Austria del Canal del Ferro e della Valsugana, e le principali province dell'ex dominio veneziano.

Per quanto riguarda l'ambito pordenonese, il piano prevedeva che il nuovo ponte stabile sul Tagliamento all'altezza della località Delizia, dovesse essere

## 2. Città: passato e presente

collegato con due strade, una proveniente da Treviso e una da Venezia, via Motta di Livenza.

In un periodo non certo florido, le due soluzioni erano, per così dire, alternative e nel settembre del 1804 ci si trovava “nell’incertezza se verrà preferita per i riguardi di commercio la via di Conegliano, che prosegue per Sacile a Pordenone, e Valvason oppure quella della Motta, e S.Vito, che sarebbe più breve”<sup>2</sup>. Quest’ultima attraversava però terreni umidi e poco popolati. Per questo motivo si decise di iniziare la progettazione esecutiva della strada che da Treviso, per il Ponte della Priula, avrebbe collegato Conegliano, Sacile, Pordenone e Udine.

Il 20 ottobre del 1805 l’ingegnere Antonio Lerner<sup>3</sup> ricevette l’incarico per il progetto del tratto che da Conegliano portava a Pordenone<sup>4</sup>. Il progetto prevedeva la costruzione di nuovi rettifili che avrebbero dovuto attraversare le campagne senza toccare gli insediamenti agricoli sparsi.

Infatti, “alla costruzione delle strade nuove si è ritenuta la regola di possibilmente condurle sopra beni comunali affine di evitare la spesa d’acquisto dei terreni, e dove ciò non è stato possibile furono tracciate in linea retta giacché essendo la più breve produce oltre una minoranza di spesa anche l’effetto

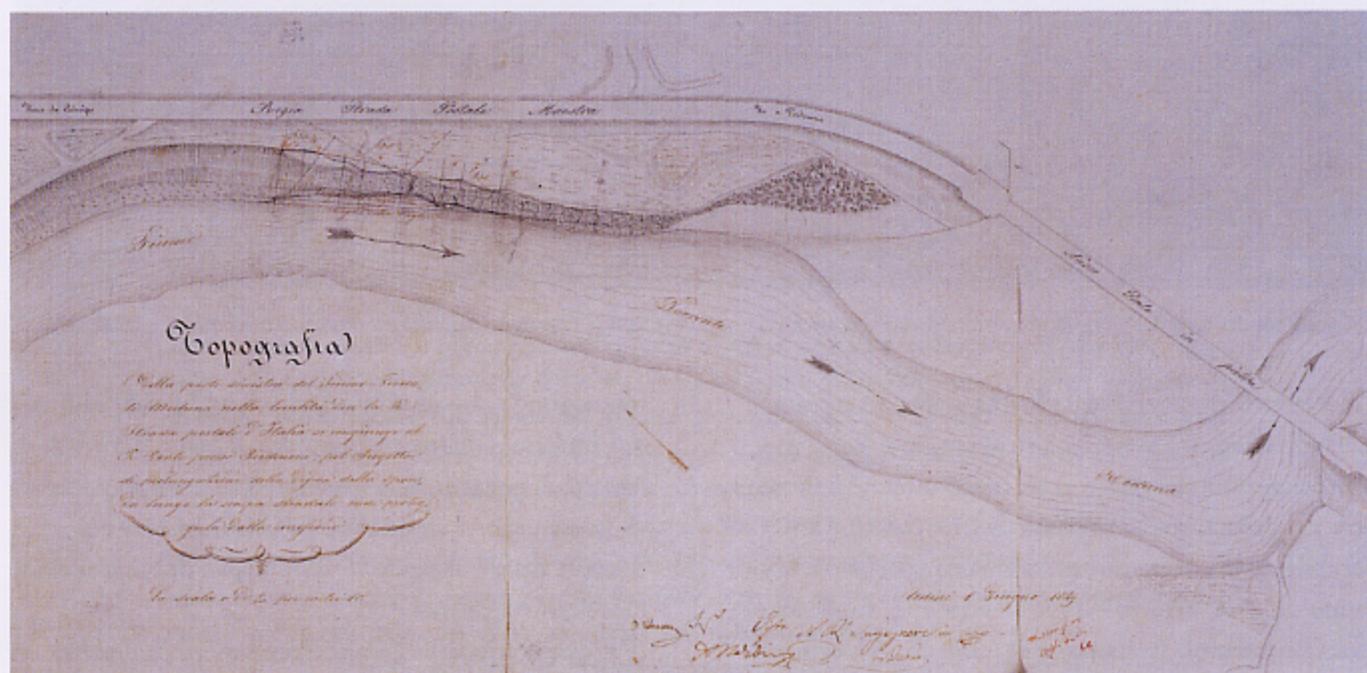
di allontanarsi ogni arbitrio”<sup>5</sup>.

Le alterne vicende politiche rallentarono l’opera intrapresa fintanto che, allontanato Lerner dagli uffici franco-friulani dell’Ispezione d’Acque Strade e Ponti con l’accusa di tradimento, sul finire del 1811 il governo del Regno d’Italia affidò al giovane ingegnere sacilese Antonio Lorenzetti l’incarico per il nuovo progetto<sup>6</sup>.

Nel frattempo la nuova strada che partiva dal ponte della Delizia era già in fase di completamento<sup>7</sup> seppure non fosse ancora transitabile<sup>8</sup>.

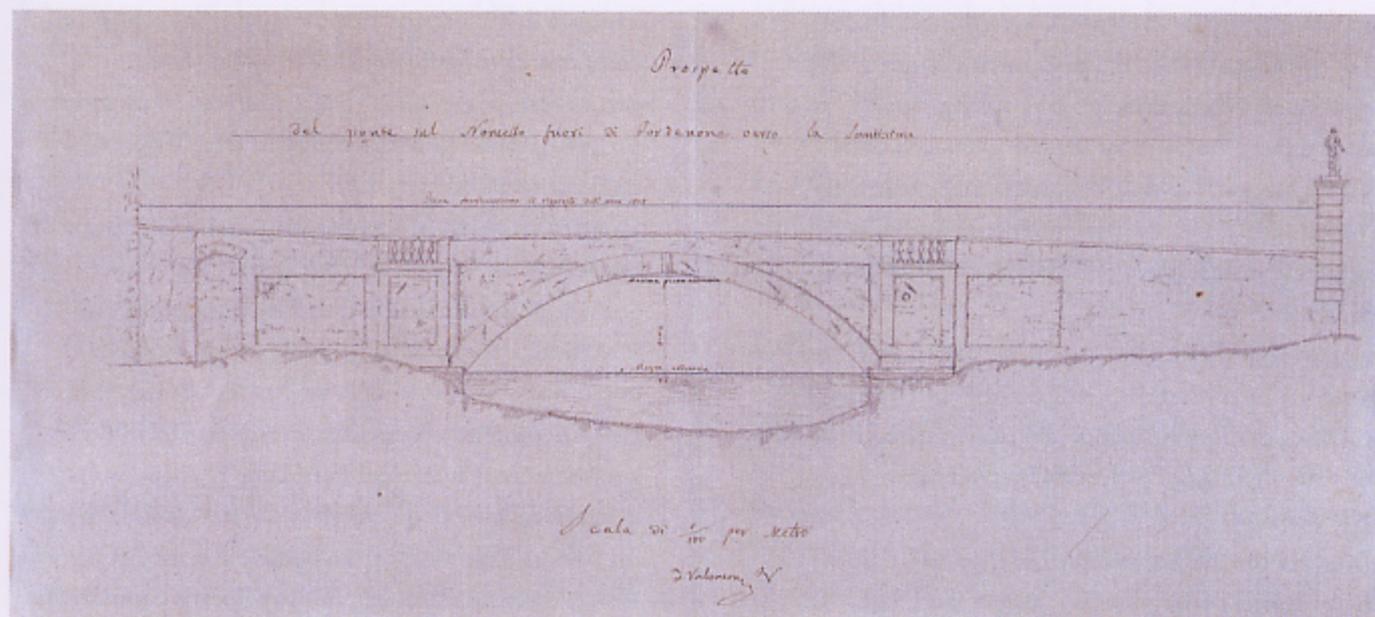
In quegli anni, la direzione d’Acque e Strade era diretta dall’ingegner Giuseppe Malvolti<sup>9</sup>. Spettò a lui risolvere uno spinoso problema legato al collegamento dei due tronchi stradali destinati a unirsi a Pordenone. Infatti, il nodo cittadino non era stato valutato con attenzione e ci si era limitati a considerare il centro della città del Noncello come il collegamento dei due assi stradali.

A gennaio del 1812 l’ingegner Malvolti comunicò al comune l’intenzione di far transitare la nuova viabilità per il centro storico cittadino: “andandosi con la detta nuova strada a portare l’ingresso di Pordenone pel Ponte attuale sul Fiume Noncello, ne nasce, che essa gran strada deve continuare per tutto l’interno della Comune”<sup>10</sup>.



Sistemazione della testata del ponte sul Meduna (1849) eseguita dall’Impresa De Marchi. ASVe, Direzione delle Pubbliche Costruzioni di Verona, b.260B, dis.1.

## 2. Città: passato e presente



Rilievo del ponte detto di Adamo ed Eva. ASVe, Direzione Superiore Pubbliche Costruzioni, b.260A, dis.2.

L'attraversamento della città avrebbe comportato una serie di lavori che non potevano essere attribuiti allo stato e se il comune non avesse sostenuto la sua quota - diceva il funzionario - "io sono autorizzato di formare un progetto per portare essa strada al di fuori del Caseggiato medesimo"<sup>11</sup>.

A poco più di un anno dall'approvazione del progetto che vedeva transitare la nuova strada per il centro di Pordenone veniva in questo modo ventilata una possibilità alternativa. Evidentemente, al di là dell'ufficialità degli atti amministrativi, i politici di Pordenone avevano già iniziato a fare pressioni per una soluzione diversa.

La risposta del podestà arrivò con tutta calma il 17 marzo 1812, seppure il panorama adombrato dai pordenonesi fosse apocalittico. Per il podestà Della Torre lo sventramento avrebbe provocato "un danno incalcolabile per la popolazione alla quale mancherebbe perfino il necessario ricovero"<sup>12</sup>. La preoccupazione più grande però era rivolta alla particolare morfologia della città. Pordenone era nata su un dosso argilloso sviluppandosi lungo un percorso matrice<sup>13</sup> che lo attraversava da parte a parte.

L'edificazione si era adattata a quella sorta di collina rispettandone le irregolarità, cosa che le norme per la costruzione di strade moderne non potevano

ammettere. Per mantenere un profilo regolare al progettato asse stradale, il sindaco rilevava come si dovesse livellare la strada "e far il selciato che è nel massimo disordine (...) molti fabbricati dovranno esser rimontati nelle fondamenta (...) e molti rimarranno mezzi sepolti ove si otterranno le concavità"<sup>14</sup>.

La strada, che di norma era necessariamente ampia (10 metri) per garantire il transito dei convogli militari, si sarebbe dovuta adattare, nonostante alcune demolizioni, al tessuto medievale. Oltre a questo il sindaco testimoniò il disappunto della cittadinanza che, soprattutto in quel periodo, non vedeva di buon grado transitare truppe e convogli militari per il centro. Qualche precisazione fu spesa anche per evidenziare l'inadeguatezza del ponte settecentesco costruito dal Ferracina sul Noncello, non transitabile in caso di piene "e quello che più deve interessare il Governo li soldati dovrebbero ritardare in tali occasioni la loro marcia"<sup>15</sup>.

Per garantire una continuità di servizio indispensabile al Regno d'Italia si rendeva necessario accettare le contro deduzioni del sindaco di Pordenone e impostare, con la collaborazione di quell'amministrazione, un nuovo progetto. La nuova strada sarebbe transitata a monte del centro storico, in

## 2. Città: passato e presente

una zona (l'attuale Piazza XX Settembre e Viale Martelli) segnata da corsi d'acqua di risorgiva, acquitrini e zone paludose. Il problema, invece, non si poneva per il tratto di strada che attraversava la parrocchia, *extra moenia*, di San Giorgio. L'attuale Corso Garibaldi era sufficientemente ampio e regolare<sup>16</sup>, a differenza dell'asse viario della città medievale.

Entrambe le possibilità rendevano necessario il ricorso a opere e interventi dispendiosi. Malvolti, seppure già convinto per la costruzione del nuovo tronco stradale, stese due dettagliati preventivi per verificare i costi delle due alternative.

L'ingegnere Gaidoni predispose il progetto della nuova strada consegnando i disegni il 29 luglio 1812 e modificando così il piano Malvolti del 5 gennaio 1811: "questa partita di strada, che incomincia dirimpetto al Porton d'ingresso rivolto a levante della Casa Badini nel Borgo di Pordenone termina all'alta stradella attraversando la Roggia dei molini; Per elevarlo adunque al di sopra dell'allagazione cagionata dal regurgito delle acque del Noncello" si sarebbe sopraelevata sul piano di campagna per la maggior parte di 2.80 metri.

Sopra la roggia dei Molini si sarebbe costruito un ponte di 5 metri di lunghezza, largo 10 metri con spalle in muro, ali di invito e volta in mattoni. Una soluzione simile sarebbe stata applicata nel superare le successive risorgive: "Il Proprietario della Roggia avrà cura di far trasportare gli apostoli delle esistenti Seradore, e formar queste a sue spese nella località che le sarà indicata dall'Ingegnere Direttore [...] adattando la nominata strada fuori dell'abitato verso levante essa diviene più corta, meglio adattata, e transitabile a tutte le ore senza alcun ostacolo"<sup>17</sup>.

Il problema principale del nuovo asse viario non era quello della costruzione di un terrapieno sufficientemente alto da garantire il transito durante le piene, ma la costruzione di un ponte di considerevoli dimensioni alternativo a quello della porta orientale. Il vecchio ponte di Adamo ed Eva era esistente e sembrava insensato, in occasione di un'impresa tanto dispendiosa, procedere alla costruzione di un secondo attraversamento del Noncello poche centinaia di metri

a monte dell'esistente. Eppure quel ponte elegante, costruito da un famoso architetto del secolo precedente, aveva fatto cadere Malvolti in un errore progettuale che poteva mettere in crisi l'efficienza dell'asse stradale.

Quattro anni prima, mentre coordinava la riforma del progetto della strada, non aveva prestato sufficiente attenzione al funzionamento del delicato sistema idrografico pordenonese. Quel placido e modesto corso d'acqua che lambiva la città, in occasione di piene nemmeno eccezionali, cresceva a tal punto da sommergere il ponte del Ferracina. L'ampio invaso d'acqua della zona del vecchio porto funzionava come un bacino d'espansione delle piene e la città rimaneva isolata dalla riva sinistra per ore. Questo carattere del luogo avrebbe compromesso la transitabilità della strada regia e Malvolti si trovò nella necessità di giustificare la sua disattenzione ai superiori: "per voce universale ora ho assolutamente riscontrato, che l'elevazione del Noncello che nasce per retrocessione, supera di circa un metro la sommità della groppa del Ponte, ciò che per dir vero non ho nella regolazione del progetto osservato poiché in esso progetto fatto del 1808 avessi la groppa del Ponte ritenuta per norma né mi poteva cader dubbio, ch'ella non fosse al di sopra della massima elevazione"<sup>18</sup>.

Mantenere il tracciato come proposto quattro anni prima non solo significava realizzare consistenti sventramenti all'interno della città, ma provvedere anche alla ristrutturazione o alla ricostruzione del ponte di Adamo ed Eva. Per Malvolti era conveniente realizzare il nuovo tracciato, la prima circonvallazione urbana, ma spettava al comune ricorrere nei confronti dello stato per modificare il progetto originario. Il 30 luglio, con una lunga relazione, Malvolti chiese al comune di esprimere il proprio parere "per oggetto d'ornato o d'altro interesse". Dal canto suo l'ingegnere informò i superiori del fatto che la strada interna "non riuscirebbe mai né comoda né piacevole come l'esterna ora proposta" e per dimostrarlo iniziò a enumerare i difetti della viabilità esistente da ristrutturare. Innanzi tutto, la larghezza del vecchio corso che in alcuni casi raggiungeva gli undici metri, ma che per lo più era ridotta e in alcuni casi superava

## 2. Città: passato e presente

di poco i tre metri. La strada statale avrebbe poi dovuto "sottopassare le triplici porte, che la rinchiudono le quali non hanno che la sola larghezza di M. i 2,5 e 3". Queste strettoie dovevano essere rimosse intervenendo con demolizioni e sventramenti. Per esempio, all'ingresso nord per garantire alla strada almeno la larghezza di cinque metri, contro i dieci canonici del tracciato in aperta campagna, si sarebbe dovuto procedere alla demolizione di porta Bossina, ma anche a sette metri del portico del lato destro. La sistemazione del collegamento tra la porta e l'attuale piazza Cavour risultava relativamente facile con l'adattamento della salita "Dal Porton d'ingresso verso levante della Casa Badini fino alla porta della Comune di Pordenone" realizzando un terrapieno con "le scarpe dell'otto di base per l'uno d'altezza per ridurla tutta praticabile"<sup>19</sup>.

La porta, seppure stretta, vantava mura molto spesse, della dimensione di "m. i 1,20 di grossezza (...) composto di grossi, ed irregolari sassi, e tenace cemento". Le facciate da demolire per sette metri di lunghezza, a destra della porta, avrebbero permesso di garantire una larghezza di cinque metri, ritenuta

indispensabile anche in presenza dei portici. Con i materiali da demolizione si sarebbero ricostruiti i nuovi fronti cercando di creare facciate simili a quelle preesistenti<sup>20</sup>.

La regolarizzazione del selciato prevedeva l'interramento di avvallamenti e una generale sopraelevazione del piano rotabile ma si scontrava con la necessità di "non aver a seppellire le laterali Case". Un'altra strettoia creata dai fabbricati posti tra la loggia comunale e il duomo rendeva necessario intervenire precisando che la strada dai rilevati "soli metri 3,30 dovrà essere ridotta della larghezza almeno di M. 5 demolendo li muri delle tre case alla sinistra di ragione delli Sig.ri Cataneo, Carli, e Marcolin, ricostruendoli in ritiro nelle stesse forme, e dimensioni". Questa cortina di edifici, ora scomparsi, lunga diciannove metri e alta quasi undici, sarebbe stata demolita per circa cinque metri di profondità. Le case sarebbero state quasi completamente rifatte per assicurare la loro staticità pur garantendo il "rifacimento del muro di facciata in ritiro in modo che la strada risulti della larghezza di M.5".

La discesa per l'attuale Piazza San Marco era adeguata



Catasto Napoleonico 1809



Catasto Austriaco

## 2. Città: passato e presente

alle esigenze "ch'è di sufficiente larghezza, perché di Metri 6 nel più ristretto" e senza imprevisti si arrivava al nuovo "collo di bottiglia" dell'arcaica viabilità: porta friulana. Anche questo ingresso alla città era composto da tre successivi portoni. Infatti, ricordavano gli ingegneri, la strada per nove metri "sottopassa le tre Porte di Pordenone, sopra le quali v'esiste una Casa di ragione del S.r Pietro, e Fratt.i Sam. Essendo adunque le sud.e Porte della sola larghezza di Metri 3.10 e dell'altezza fino all'imposta dell'arco di soli metri 2,40 presentano esse un angustissimo ingresso, che difficoltà moltissimo il libero passaggio, anzi rendono esse impossibile il transito a Carri di trasporto militare, e mercantile; così conviene indispensabilmente demolirle" nonostante "la difficoltà del demolimento per il tenace cemento"<sup>21</sup>.

All'esterno di porta friulana si estendeva l'ampia depressione dell'invaso del fiume che doveva essere attraversata costruendo un rilevato di terra, infatti, precisava l'ingegnere Gaidoni, la strada "attraversa una porzione della valle del Noncello, che per causa del regurgito delle sue acque cagionato dalla grandiosa sollevazione di quelle della Meduna, nel di cui alveo due miglia circa al di sotto, questo fiume confluisce, ne cagiona l'ellevazione delle acque al di sopra del piano della valle di metri 2,30"<sup>22</sup>. Il vecchio asse stradale diretto al ponte del Ferracina per essere reso transitabile si sarebbe dovuto sopraelevare almeno di tre metri e trenta centimetri. Un rilevato simile avrebbe posto in sicurezza l'attraversamento della golena posta tra il ponte e la chiesa della Santissima, mentre la strada che conduceva a Borgo Meduna si sarebbe dovuta ristrutturare e regolare.

Garantire invece l'efficienza di un ponte in muratura che più volte l'anno era sommerso dall'acqua era più difficile. Per il "ponte di Pietra sul Noncello" Gaidoni pensò a un generale rialzo di poco più di un metro. L'impalcato lastricato in pietra bianca sarebbe stato tolto, si sarebbero costruiti muri di contenimento in pietra per riempire poi il volume con ghiaia e terra. Lastriato nuovamente il piano stradale si sarebbe costruito un parapetto pieno in pietra "con un risalto interno a forma di sedile" con funzione di contropinta per la pressione dell'acqua nel caso che la

piena avesse superato l'altezza del piano di calpestio. Restaurare la vecchia strada interna o costruire quella nuova, per Malvolti e i suoi ingegneri non presentava grandi differenze sul fronte dei costi. Quella nuova, compreso il ponte, era stata stimata in un costo di L.57.488,80, mentre l'attraversamento del paese sul vecchio ponte sarebbe costato L.52.073,12 senza eseguire tutti gli interventi previsti per garantire la funzionalità al ponte di Adamo ed Eva.

In sostanza, si sarebbe creata una sorta di diga alta appunto più di tre metri, ma che avrebbe evitato, secondo gli ingegneri, di dover ricostruire il ponte antico. La soluzione non era certo "moderna" e gli stessi progettisti ne sentivano il limite.

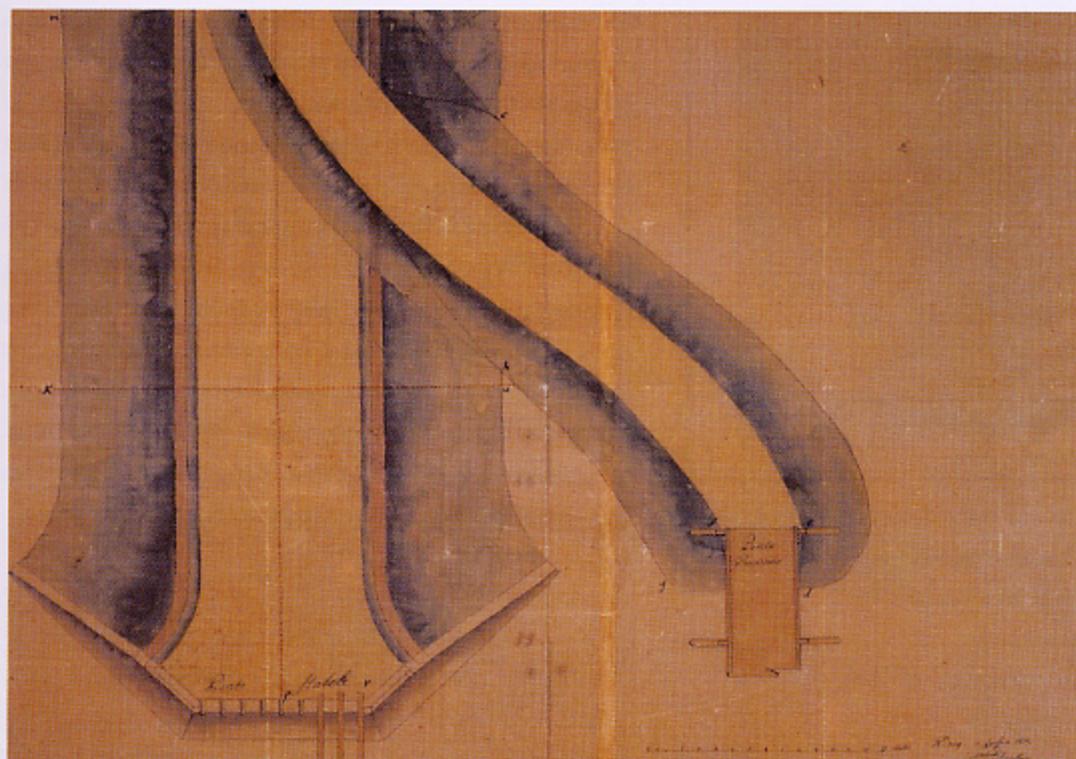
In sostanza, si creò un asse tra il corpo degli ingegneri impegnati nel progetto della strada regia e la comunità di Pordenone, preoccupata non solo perché "la voluta demolizione riusciva ad essa di danno", ma per non essere in grado poi di garantire i costi di demolizione, ricostruzione e manutenzione delle opere che ad essa sarebbero state attribuite per competenza<sup>23</sup>. Se la strada fosse passata all'esterno della città, per contro, ogni onere di manutenzione o riparazione sarebbe stato attribuito allo stato.

Il 16 agosto Malvolti, abbandonati i consigli, prese posizione ufficialmente proponendo di tracciare "una linea per la quale la strada schivando l'interno della Comune, diviene più retta, più breve di M.ti 153,4 più sicura e più amena rimanendo in tal modo però il passaggio per quella parte di abitato ove passa anche presentemente senza incontrare nessun ostacolo"<sup>24</sup>. In questo modo i lavori di costruzione non avrebbero messo in crisi l'efficienza della strada vecchia e il collegamento con l'altra sponda del Noncello.

Collegamento che in caso di un radicale restauro del manufatto sarebbe stato garantito solo con un servizio di traghetto o di un ponte provvisorio inadeguato per il trasporto dei carichi militari pesanti.

L'ingegnere capo di Udine non aveva dubbi conoscendo personalmente "la situazione della strada progettata, [e] non esita di preferirla alla interna". Il nuovo rettilineo, se si esclude la strozzatura di Piazza Cavour, avrebbe avuto "larghezza di mt. 10 da ciglio a ciglio, essendo i marciapiedi della larghezza di m.ti

## 2. Città: passato e presente



Ponte provvisorio sul Noncello (1812). ASVe. Direzione d'acque e strade, b.66.

1.20" e sarebbe stato ombreggiato con 720 pioppi<sup>25</sup>. Il viale alberato sarebbe diventato un segno paesaggistico importante. Dalla nuova strada i cittadini, passeggiando, avrebbero potuto godere di una straordinaria prospettiva verso la città vecchia e il vetusto castello.

Quella nuova prospettiva, canonizzata nella litografia del 1853 di Marco Moro, divenne patrimonio della comunità a tal punto che l'immagine della città non sarebbe stata più quella consueta che si presentava a chi arrivava al porto dalla Santissima Trinità, ma quella di chi arrivava da Udine attraversando il nuovo ponte per entrare in città da porta Bossina. Lo snodo dell'attuale piazza Cavour, di fronte a Palazzo Badini, assunse nuova importanza quando, pochi decenni dopo, fu decisa la costruzione della nuova stazione alla fine del rettilineo dell'attuale via Mazzini.

Quasi a metà del tronco stradale che attraversava la "valle del Noncello" si sarebbe costruito il nuovo ponte, largo, appunto, 10 metri e dotato di una luce di sedici metri. Fra le tre ipotesi proposte dal Malvolti, alla fine fu decisa la costruzione del ponte con spalle in mattoni e impalcato di legno.

In realtà questo programma non poté essere portato a

termine. La costruzione del ponte era troppo impegnativa per le casse dello stato, e per utilizzare l'asse stradale anche durante le fasi della costruzione del ponte stabile, si decise, nonostante il dissenso di Malvolti, la costruzione di "un ponte provvisorio di poca spesa e della durata di 4 in 5 anni"<sup>26</sup>. Il ponte provvisorio era totalmente in legno d'abete e vantava cinque campate. L'asse stradale sarebbe stato completato entro gennaio del 1814<sup>27</sup>, mentre entro maggio l'appaltatore Marco Laurenti si impegnava a portare la strada fino al ponte della Meduna e quindi a rendere efficiente l'intera infrastruttura<sup>28</sup>.

I programmi dell'amministrazione si infransero con la fine del Regno d'Italia e l'inizio della seconda dominazione austriaca. Seppure i fondi archivistici non abbiano per il momento restituito i progetti per il completamento del ponte di legno sappiamo che gli ingegneri del Regno furono quasi completamente riconfermati nei loro incarichi, e che il progetto viario, a cui faceva riferimento il tratto della nuova strada di Pordenone, fu portato a termine dall'amministrazione austriaca.

La carta del catasto austriaco, se confrontata con quella del catasto napoleonico, non ammette equivoci.

## 2. Città: passato e presente



Antonio e Stefano De Marchi, Ponte sul Meduna

Il piccolo ponte provvisorio era stato demolito e al suo posto un adeguato ponte di legno superava le acque del Noncello. La strada attraversava la depressione golenale come un segno deciso. I lavori ancora una volta erano stati portati a termine velocemente e solo le caratteristiche strutturali del ponte, appunto in legno, dichiaravano la provvisorietà del progetto di Malvolti.

Il ponte definitivo in muratura fu pensato dal suo successore, l'ingegnere Duodo, che nel 1844 pervenne all'idea di ricostruire il ponte sul Noncello in muratura riducendo così le continue spese di restauro alle strutture lignee. Sono di questa data alcuni disegni dell'ing. Corvetta<sup>29</sup> relativi a un ponte in mattoni a due campate con pila centrale<sup>30</sup>. Per certo, i lavori di sottofondazione iniziarono rendendo concreto questo progetto solo in quelle che erano le opere della pila centrale posta in alveo. Il contratto per la costruzione del ponte in muratura era stato assunto dall'impresa degli architetti De Marchi di Caneva<sup>31</sup>

contestualmente "coll'adattamento della R.a Strada e Ponti di Sacile" il 13 ottobre del 1847, ma "li fatali sconvolgimenti del maggio 1848, interruppero il lavoro"<sup>32</sup>. Il degrado del ponte ligneo azzerò ogni scelta fatta precedentemente. Ci si trovò di nuovo nella necessità di dover garantire un attraversamento esterno alla città del Noncello, in un momento di incertezza politica, e quindi si operò per un radicale rifacimento del ponte voluto da Malvolti.

Il 19 maggio del 1849 fu riappaltata la "ricostruzione del provvisorio ponte" prevedendo solo delle piccole modifiche "per dare la necessaria solidità al manufatto

ed una maggiore ampiezza nella curvatura agli accessi, in riflesso al più frequente passaggio di ruotabili di grossa mole che ora succede di quello che nel 1844 epoca in cui fu redatto il progetto, e ciò in grazia delle strade ferrate che dalla via maestra d'Italia nel tratto che passa per Pordenone vengono tra loro collegate"<sup>33</sup>.

L'attenzione al problema della viabilità ferroviaria stava a cuore ai De Marchi e per certe soluzioni tecniche l'occasione della costruzione del ponte stradale sul Noncello precorrerà la più ardita soluzione proposta a valle del ponte di Adamo ed Eva per l'attraversamento ferroviario, prevedendo il superamento del corso d'acqua con un arco monumentale<sup>34</sup>.

Non a caso nel '49 il dibattito tra ingegneri-funzionari e architetti-impresari portò a una trasformazione radicale del progetto. Stefano De Marchi, uscendo dagli schemi che lo avrebbero voluto esecutore di un progetto elaborato dagli uffici statali, mise in crisi alcuni presupposti progettuali studiati dall'ingegnere Corvetta. Studioso delle più ardite opere romane in pietra, Stefano De Marchi propose una soluzione alternativa "più conveniente alle Condizioni di Forma e di Andamento della Strada, non che a quelle delle sponde del Fiume"<sup>35</sup>.

Il prestigio di Stefano e di Antonio De Marchi era riconosciuto dagli uffici di Udine e l'ingegnere capo Duodo ordinò di provvedere ai nuovi materiali da costruzione ancor prima che fosse approvato il progetto di variante.

Nonostante la primavera piovosa, il lavoro di realizzazione dei conci e manufatti in pietra era già iniziato a Caneva presso le cave dell'impresa. Riferiva il Duodo ai superiori che Stefano De Marchi "si occupa nelle Cave della pietra occorribile, e nell'apparecchio in genere di molti materiali. A questa attivazione per altro è necessario che preceda la utilissima proposta sinora vocalmente fatta dalla impresa stessa di eseguire il Ponte a un solo arco in pietra, per migliorare sicurezza, durata, e nobiltà dell'opera, anziché a due archi in cotto come il Progetto"<sup>36</sup>.

Stefano De Marchi, infatti, doveva essere riuscito a

## 2. Città: passato e presente

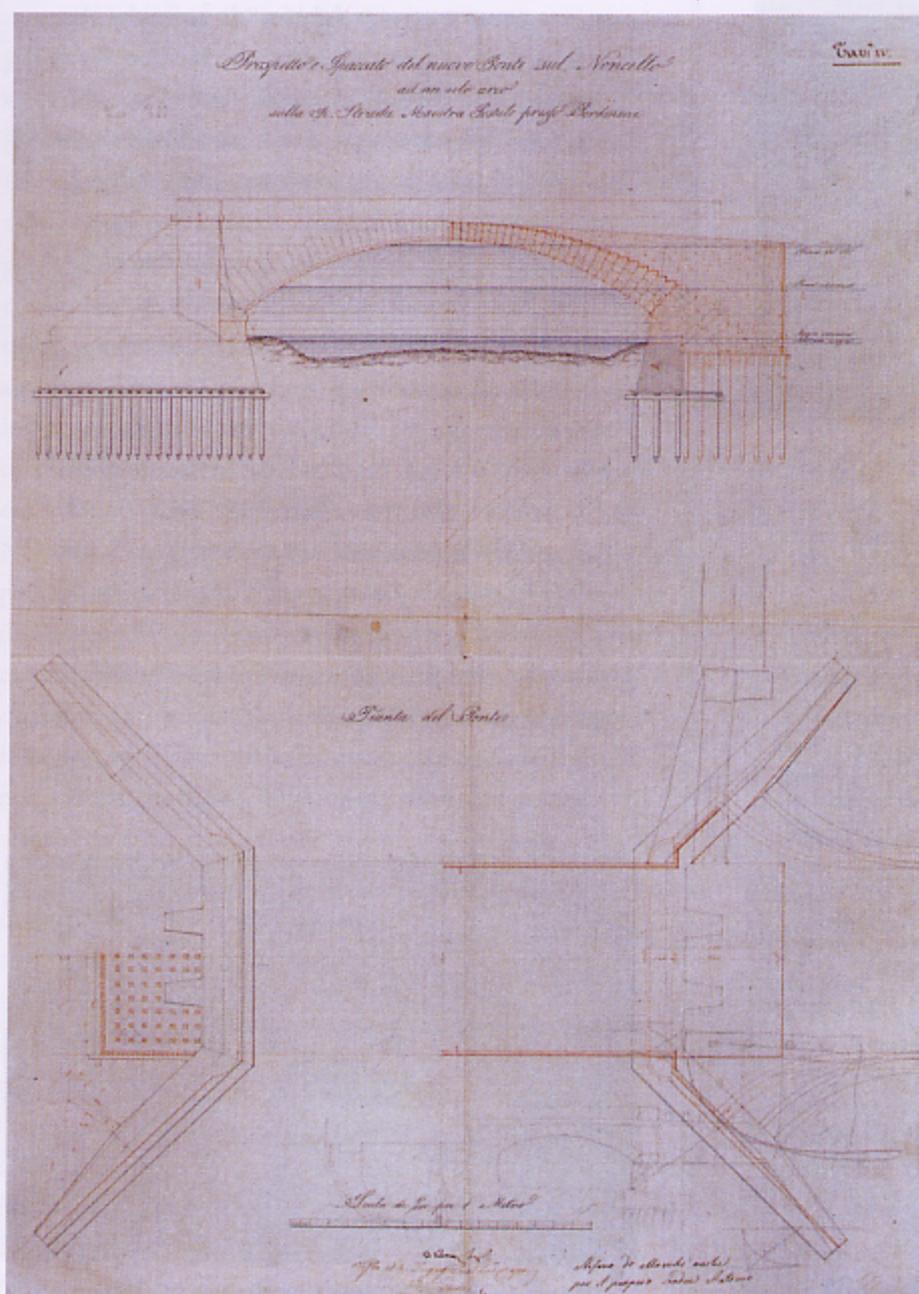
convincere il Duodo che la soluzione approntata a suo tempo dagli uffici non era la più appropriata e che si doveva “erigere un grandioso arco in pietra viva, invece di due mediocri in cotto”<sup>37</sup>, ma il progetto ancora non si era visto. Il ponte in pietra sul Meduna dimostrava che con la pietra bianca di Caneva si potevano produrre strutture efficienti e monumentali, prodotti che per il loro aspetto architettonico superavano di gran lunga le strutture fino a quel momento prodotte dal corpo degli ingegneri pubblici. Non a caso il Duodo fece proprio il progetto degli architetti di Caneva e acconsenti che vi fossero

apportate delle modifiche “salvo il concetto architettonico dell’Edificio”.

Il progetto di De Marchi fu presentato il 26 maggio del 1850.

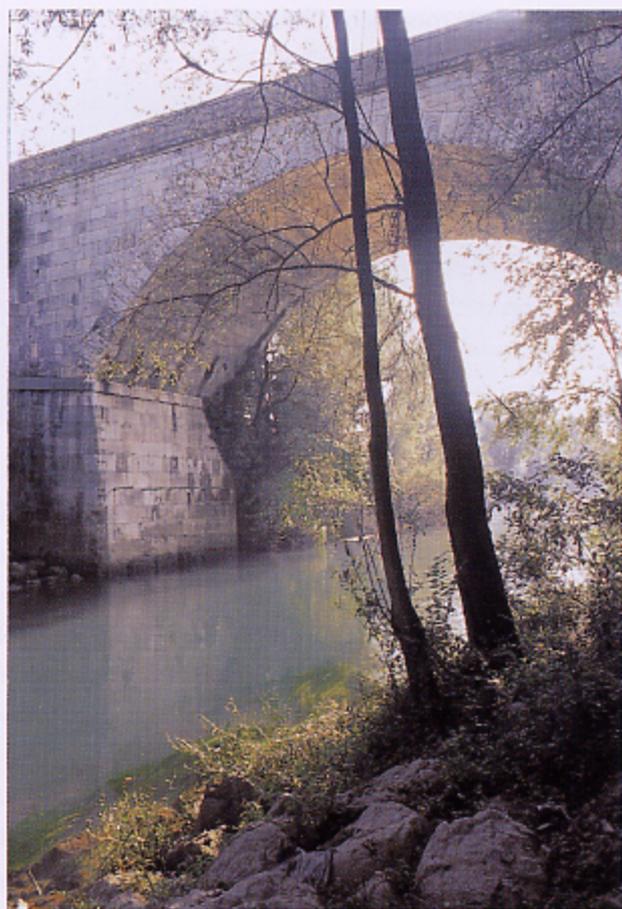
L’arco spesso 90 cm. in chiave e 230 cm. all’imposta impressionava per la sua “classicità”, non si trattava più solo di un semplice manufatto ma di un prodotto architettonico<sup>40</sup>.

Nelle relazioni ufficiali che accompagnarono il progetto ancora una volta i riferimenti al ponte progettato dal Ferracina un secolo prima richiamano per acutezza le considerazioni sulla geomorfologia dei



Progetto del ponte sul Noncello attribuibile a Stefano De Marchi. ASVe, Direzione Superiore Pubbliche Costruzioni, b.260B, dis.4.

## 2. Città: passato e presente



Antonio e Stefano De Marchi, Ponte ferroviario sul Noncello

luoghi prodotte nel '12 dal Malvolti.

Nel 1825 la piena del Noncello non solo aveva sommerso il bel ponte settecentesco, ma era arrivata a lambire le statue di Adamo ed Eva. Nonostante tutto l'alluvione non creava problemi di erosione o distruzione: "le acque del Noncello quando cominciano a sentire il rigurgito del fiume torrente Meduna, esse rallentano il loro corso a grado di rendersi stagnanti. Sulla innocuità delle maggiori elevazioni delle acque viene addotto in appoggio l'esempio dell'antico ponte comunale presso Pordenone, il quale si conserva incolume quantunque sia stato soggetto a replicate piene che lo soverchiarono"<sup>41</sup>. Non a caso, il progetto inoltrato il 23 ottobre del 1850 agli uffici veronesi contemplava anche un fedele rilievo del "prospetto del ponte sul Noncello fuori di Pordenone verso la Santissima"<sup>42</sup>, eseguito dall'ingegnere Valvason e teso a rappresentare i livelli normali e straordinari delle

piene del corso d'acqua, in modo particolare l'altezza raggiunta dalle acque durante l'alluvione del 1825. Il progetto del 1844 era stato messo in crisi dalle ultime realizzazioni conformi alle ideologie neoclassiche, ma anche alcune considerazioni strutturali e tecniche "risvegliarono nella scrivente Direzione e nella Impresa stessa De Marchi il ragionevole dubbio, che mal fosse per riuscire una Pila da istituirsi nel mezzo dell'alveo del fiume". In alveo erano riconoscibili le "vecchie fondazioni" iniziate per eseguire il progetto Corvetta, ma la loro solidità e quella delle fondazioni del manufatto esistente erano messe in dubbio "da individui che videro costruire le teste in Muro del vecchio Ponte"<sup>43</sup>. In modo particolare, gli ingegneri dubitavano che "nella fondamentazione di esse teste abbiasi raggiunto il grado di solidità necessaria per renderle atte a sostenere un carico maggiore del semplice muro che le compone (...) e ciò sia derivato specialmente in causa delle somme difficoltà che presentarono la cedevolezza del terreno, e le numerose veementi polle risorgenti nelli cavatici dal fondo dei casseri". Per la conservazione del nuovo manufatto era quindi auspicabile "rendere indipendente la sua stabilità da quella delle vecchie teste attuali" e si convenne di chiederne ai De Marchi la soluzione tecnica "avuto anche il riflesso alle centinature d'una incomparabile maggiore entità, ed alle masse imponenti di pietra lavorata per prolungazione dei cunei e rinfianchi sorgendo dalle imposte sulle fondazioni. Il riflesso che li Prospetti del ponte e delle ali, anziché in muramenta ordinaria come in Progetto, per



Antonio e Stefano De Marchi, Sottopasso dei Cappuccini

## 2. Città: passato e presente

armonia e decoro dell'opera, specialmente col confronto del grandioso vicino ponte sulla Meduna, vogliono essere in vivo a fascie, con un lavoro analogo ai fregi dell'arco"<sup>44</sup>.

I lavori iniziarono probabilmente a novembre, ma già il mese successivo si dovette intervenire modificando il progetto per rendere più solide le spalle del ponte.

La costruzione, che procedeva di pari passo con quella dei ponti di Sacile, nel marzo del 1852 non era ancora stata completata<sup>45</sup>. Mancavano i parapetti in pietra e la realizzazione delle rampe di accesso al ponte. I ritardi, secondo l'ingegnere capo Duodo, erano da imputare al "gelo [che] impedì la prosecuzione de' lavori di muro ripigliati con vera alacrità soltanto nel decorso Marzo"<sup>46</sup>. Dall'altro lato l'impresa era rimasta bloccata dall'insufficienza della terra da poter prelevare per la costruzione del rilevato stradale. Questo aspetto è importante nel tema generale delle opere stradali in età austriaca perché la costruzione di strade rialzate rispetto al piano di campagna imponeva la codificazione di nuovi strumenti amministrativi che permettevano alle imprese e agli uffici di procurarsi grandiose quantità di volumi sui terreni privati limitrofi. La realizzazione della nuova strada all'interno della "valle" del Noncello comportò una generale semplificazione del paesaggio dell'ampia area golenale giustificando la distruzione di piccoli dossi e terrazzi fluviali. Per completare le opere appaltate, i De Marchi dovettero demolire un piccolo dosso fluviale di proprietà della famiglia Policreti grazie alla "costruzione di una provvisoria via ferrata attraverso il terreno palustre solcato da rivoli d'acqua per condurre con maggiore facilità e sollecitudine la materia dalla cava alla strada"<sup>47</sup>.

A luglio del 1852, Duodo dichiarava ai suoi superiori che la ristrutturazione del rettilineo stradale e la costruzione del ponte monumentale erano completati<sup>48</sup>.

In questo modo trovava il suo assetto definitivo un asse infrastrutturale di grande importanza per il successivo sviluppo dell'insediamento pordenonese. Oggi il ponte dei De Marchi è perduto così come l'ambiente di dossi, rogge e risorgive attraversato

dall'attuale via Martelli, ma quel segno territoriale, dettato da una razionalità illuminista, è ancora leggibile sulla cartografia urbana.

### NOTE

- 1) Su questo argomento uscirà un mio saggio dal titolo: *Gli ingegneri in Friuli: il ponte della Delizia e la Strada Regia nel programma della viabilità austro-napoleonica (1804-1818)*, nel secondo volume degli Atti dell'Accademia di San Marco di Pordenone. A questo saggio rimando per una bibliografia più ampia sulla questione viaria nel Friuli austro-napoleonico.
- 2) Archivio di Stato di Udine, *Archivio della Torre* (d'ora in poi ASUd *Torre*), b. 27, f. I.R. Capitanato, 20 settembre 1804.  
Il fabbisogno per la Conegliano - Pordenone steso da Lerner è consultabile: Id., b. 25, f. 4.
- 3) Di probabile origine polacca, l'ingegnere Lerner aveva lo studio a Udine e la sua opera in Friuli tra il 1805 e il 1809 è ben documentata dal suo archivio, conservato presso l'Archivio di Stato di Udine nel fondo Della Torre.  
Costretto dalla necessità a lavorare per i francesi, Lerner si rovinò offrendosi al servizio delle truppe austriache durante la campagna del 1809. La sua conoscenza del territorio fu sfruttata dallo stato maggiore austriaco, ma la nuova pace vide Lerner rimosso dal suo incarico pubblico. L'ingegnere fu processato come collaborazionista e condannato all'esilio. Malato, deluso e in preda a una profonda depressione Lerner morì a Udine prima che la sentenza si concretizzasse.
- 4) ASUd, *Torre*, b. 22, f. A. Lerner e id, b. 25, f. 4.
- 5) Id., doc. n. 292, 28 ottobre 1805.
- 6) Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVe), *Direzione Generale Acque e Strade*, b. 155, doc. n. 10003, 30 dicembre 1811. Nel citare i riferimenti archivistici mi attengo all'originaria numerazione delle buste, pur sapendo che la dott. Alessandra Sambo, che ringrazio per il prezioso aiuto, sta riordinando il fondo.
- 7) Id., doc. n. 9067, 3 maggio 1812. Il prefetto visitava il cantiere attrezzato per la costruzione del ponte sul Meduna.
- 8) Id., b. 226, c.s., 26 giugno 1812.
- 9) Malvolti aveva iniziato la sua attività di ingegnere coinvolto da Daniele Renier nella costruzione del ponte sul Piave in località Priula. Le sue indiscusse capacità lo portarono a ricoprire il ruolo di ingegnere capo del dipartimento di Passariano dal 1808 al 1820, quando fu promosso alla direzione degli uffici veneziani e fu sostituito dal sacilese Antonio Lorenzetti. La sua perfetta conoscenza del territorio friulano è testimoniata, oltre che dalle puntigliose relazioni che corredano i progetti in quegli anni, anche dalla "Carta topografica della Provincia del Friuli" prodotta da Malvolti e dedicata al Viceré del Regno Lombardo Veneto".
- 10) ASVe, *Direzione Generale Acque e Strade*, b. 226, doc. n.7083, 26 gennaio 1812.

## 2. Città: passato e presente

- 11) Ibid.
- 12) Ibid.
- 13) Gianfranco Caniggia - Gian Luigi Maffei, *Lettura dell'edilizia di base*, Venezia, Marsilio, 1995, p.132.
- 14) ASVe, Direzione Generale Acque e Strade, b.226, doc. n.7083, 26 gennaio 1812.
- 15) Ibid.
- 16) Nella sua relazione Malvolti precisò che l'aggrimento dell'insediamento non riguardava tutta la città "rimanendo in tal modo però il passaggio per quella parte di abitato, ove passa anche presentemente senza incontrare nessun ostacolo". Id. 30 luglio 1812.
- 17) Id., 7 settembre 1812.
- 18) Ibid.
- 19) Ibid.
- 20) "Dovendosi questo muro nuovamente ricostruire per le ragioni sud.te sarà eseguito della grossezza di decimi 5 adoperando li materiali che si avranno dal demolimento, conformandovi tutti li fori necessari si di porte che di finestre, e nel numero che prima v'erano". Ibid.
- 21) Ibid.
- 22) Ibid. Capitolato d'appalto del 29 luglio 1812.
- 23) Il direttore generale durante la sua visita alla strada regia per Pordenone "conobbe necessario l'atterramento delle Porte si all'uno che all'altro ingresso, e l'abbattimento di alcune porzioni di fabbricati, specialmente presso il Duomo, e presso la Casa Badini" fu ordinato a Malvolti "di partecipare alla Comune di Pordenone, che qualora si desiderasse il passaggio della strada per l'interno del Paese, la Direzione Generale non poteva corrispondere, che riguardo alla formazione del piano di essa, e che quanto agli atterramenti avvertiti, trattandosi anche di un oggetto di ornato, spettasse alla Comune il dispendio occorrente, che poi nel caso che la Comune non annuisse di concorrere a queste spese, la difidasse, che la strada si porterebbe al di fuori di Pordenone". Id., n. 369, 7 settembre 1812.
- 24) Id., doc. n. 963, 16 agosto 1812.
- 25) Sulle alberate in periodo napoleonico vedi: Mauro Ambrosoli, *Alberate imperiali per le strade d'Italia: la politica dei vegetali di Napoleone*, in "Quaderni storici", a. XXXIII (1998), n.99, pp.707-737.
- 26) ASVe, Direzione Generale acque e Strade, b. 226, f. 4292, 1812.
- 27) Id., f. 5533, 30 giugno del 1813.
- 28) Laurenti era tenuto a mantenere la transitabilità dei rettifili anche durante le fasi di costruzione. Gli uffici, infatti, gli intimarono che "distruggendo la strada provvisoria per costruire la strada stabile non venga ad essere in certo modo interrotta la comunicazione col ponte sul Noncello". Id., f. 5848, 27 luglio 1813. A Mario Laurenti fu appaltata anche la costruzione del "Ponte stabile sul Noncello", ma che fu poi nuovamente sospesa. Id., b. 155, n. 836, 4 agosto 1813.
- 29) L'ingegnere Giovanni Corvetta negli anni '40 era in forza agli uffici udinesi per le acque e strade sotto la direzione di Luigi Duodo al quale succederà all'inizio degli anni '60.
- 30) Una livellazione, che qui non pubblichiamo, accompagna il progetto del 1850.
- 31) Per un primo approfondimento sui De Marchi vedi: Moreno Baccichet - Paolo Tomasella, *Il neoclassico in provincia: Antonio e Stefano De Marchi architetti*, in *Caneva*, Udine, Società Filologica Friulana, 1997, pp.449-476.
- 32) ASVe, *Direzione superiore alle pubbliche costruzioni*, b.260, f.6, n.1406, 5 maggio 1850. L'appalto prevedeva la ricostruzione in muratura dei due ponti che permettevano l'attraversamento della Livenza a Sacile, il ponte dell'Orologio e quello delle castagne, alcuni restauri lungo la tratta Sacile-Pordenone e la costruzione del ponte a due campate sul Noncello. L'impresa De Marchi si era impegnata a realizzare i tre ponti entro il 12 ottobre del 1850, ma i moti del '48 interruppero i lavori nonostante fossero già stati "approntati buona parte dei materiali, specialmente riguardo a legnami per le fondamentazioni e centinature".
- 33) Ibid., *Collaudo alla ricostruzione del provvisorio ponte*, n. 1746, 19 febbraio 1850. Ci furono "variazioni ed aggiunte introdotte all'atto pratico del lavoro al fine di render più solido il Manufatto, e di dare una maggiore larghezza ai suoi accessi". La spesa di ricostruzione passò da L.12.607 a L. 14.745.
- 34) Vedi: Luigi Mio, *Quel treno per Pordenone. Il parte*, in "La Loggia", n.s., a.2 (1999), n.2, p.23.
- 35) ASVe, *Direzione superiore alle pubbliche costruzioni*, b.260, 14 giugno 1850.
- 36) Ibid.
- 37) Id, 26 maggio 1850. Per giustificare la necessità di ristudiare il progetto si sollevarono dubbi sulla solidità delle realizzate fondazioni esistenti e un ingiustificato timore nelle risorgive. Queste preoccupazioni vere o presunte "risvegliarono nella scrivente Direzione e nella Impresa stessa De Marchi il ragionevole dubbio, che mal fosse per riuscire una Pila da istituirsi nel mezzo dell'alveo del fiume".
- 38) Id., 14 giugno 1850.
- 39) Il progetto dei De Marchi prevedeva un ponte largo 10 metri e con un arco di cerchio di raggio 25,74 m.
- 40) Il costo complessivo dell'opera fu stimato in L. 109.383.
- 41) Ibid.
- 42) Il rilievo è in scala 1:100.
- 43) Id., 26 Maggio 1850.
- 44) Id., doc. n.3541, 23 ottobre 1850
- 45) I lavori dovevano essere compiuti in 462 giorni, mentre il 24 marzo la Direzione delle Costruzioni ne registrava trascorsi 526 a fronte di un'opera completata solo all'85%. Id., doc. n.7907.
- 46) Id., doc. n.2042, 9 aprile 1852. Secondo Duodo i lavori sarebbero stati completati entro la metà di maggio.
- 47) Ibid. La collina oggetto di accaniti ricorsi da parte della famiglia pordenonese proprietaria di quei luoghi è identificata dal mappale n.792.
- 48) Id., doc. n.4672, 11 luglio 1852.