

Gemona e il Ponte di Braulins

di Pieri Stefanutti

C'è uno stretto legame storico tra Gemona e i paesi d'oltre Tagliamento, quelle borgate "di là da l'aghe" spesso non conosciute e talvolta percepite, in passato, con un senso di sostanziale superiorità da parte della nobiltà e della borghesia gemonese. Sino alla costruzione del ponte, a collegare le due rive vi era un passo di barca, servito da strade disagiati e discontinuo nella sua funzionalità, a seconda dei capricci del fiume e dell'operatività dei *barcarolli*. Era una situazione così descritta alla fine dell'Ottocento dai gemonesi Ostermann e Tessitori: *"Il Tagliamento si passa con grandi barche sostenute a poppa, si può dire, a braccia d'uomini, mediante forti pali terminanti in un robusto spuntone di ferro che si configge nelle ghiaie, e così spingono la barca controcorrente con una abilità non comune. Però sia per la spesa del traghetto, sia per la difficoltà di transitare le rapide acque nelle frequenti piene, sia per la mancanza di strade comode, la civiltà ha stentato e stenta a farsi largo in queste regioni"*.

E un ponte al passo di Braulins venne finalmente costruito, dopo una lunga fase di preparazione progettuale, fra il 1911 ed il 1914. Era una aspettativa secolare, dettata dalla necessità di collegare i paesi di "di là da l'aghe" con Gemona, sede di Mandamento e punto di riferimento commerciale, economico ed amministrativo. Logico aspettarsi quindi, anche da Gemona, degli atti favorevoli alla realizzazione di un'opera che avrebbe sicuramente incrementato l'afflusso verso il capoluogo. E atti di questo genere, sicuramente vi furono, per esempio quando, nel 1908, le autorità militari negarono il nullaosta alla costruzione del ponte, subordinandolo a un parallelo completamento delle opere di difesa militare lungo tutta l'area del Tagliamento, furono immediate e vibranti le proteste opposte dal Comune di Trasaghis ed anche dal Comune di Gemona giunse l'appoggio alla protesta: *"In seguito al voto emesso dal Ministero della guerra per la costruzione del ponte sul Tagliamento nei pressi di Braulins, il Consiglio delibera di associarsi al Comune di Trasaghis per le dovute pratiche affine di ottenere la revoca di tale veto"*.

Il Comune di Trasaghis si mosse anche per ottenere il concorso dei Comuni contermini, che avrebbero ottenuto vantaggi dall'apertura del ponte: in una lettera del 14 novembre 1909, dopo aver ricordato che *"il progetto di un ponte sul Tagliamento nel territorio di Braulins, in sostituzione dell'attuale passo di barca è la secolare aspirazione di tutte le popolazioni viventi sulla sponda destra del Tagliamento, nella regione montuosa del nostro caro Friuli"* e che la realizzazione del manufatto avrebbe comportato *"non dubbi vantaggi anche ai Comuni vicini sulla sponda sinistra del fiume, nei rapporti della civiltà e del commercio reciproco"* veniva rivolto al Consiglio comunale di Gemona un *"caldo appello affinché voglia concorrere con un contributo nelle ingenti spese"*.

Effettivamente, il 24 gennaio 1910 il Consiglio comunale di Gemona deliberò di concorrere alle spese per la realizzazione del ponte con la somma di £ 500 annue per anni 50, a condizione che non venisse imposto alcun pedaggio, dopo aver approvato un ordine del giorno nel quale veniva fatto *"plauso all'Amministrazione comunale di Trasaghis che seppe in sì breve tempo ottenere il Decreto che autorizza l'esecuzione del ponte, aspirazione secolare e che tanti vantaggi recherà a quelle popolazioni attualmente segregate, per buona parte dell'anno, dal Consorzio umano"*. La costruzione del ponte rappresentò dunque un evento seguito e partecipato, dal momento che, oltre alle motivazioni di ordine sociale ed economico che sottendevano l'esigenza di collegare le due sponde del fiume, si era davanti ad una realizzazione che, sul piano tecnico, rappresentava quanto di meglio poteva essere all'epoca offerto e proposto. Il 2 aprile, venne fatta scoppiare la mina che avrebbe dovuto far cadere dal monte Brancot i 2.500 metri cubi di pietrame necessari a essere prelevati e messi in opera per la costruzione del ponte. L'evento doveva essere evidentemente stato ampiamente pubblicizzato se, come riferirono i giornali dell'epoca, era stata contattata un'Impresa

di Milano per riprendere un filmato dell'evento. Alcune migliaia di gemonesi assistettero allo spettacolo della esplosione della mina, parecchi dei quali nel piazzale di Sant'Antonio. La parete rocciosa, però si staccò *“come una pagina di libro senza grandi effetti spettacolari, deludendo un po' tutti e cadde sul Tagliamento sollevando grandi ondate di schiuma candida”*. Il 23 gennaio 1914 la posa dell'ultima pietra divenne un evento gioioso e partecipato. Rimanevano ancora solo da completare alcuni dettagli del ponte e le rampe di accesso.

La stampa dell'epoca poteva soffermarsi anche su entusiastiche descrizioni di come il paesaggio trovasse nuovi spunti di osservazione dall'angolazione del ponte: *se volgi lo sguardo dietro di te, il panorama unico di Gemona così pittorescamente distesa sull'immenso cono di deiezione che narra le rovine del vicino sgretolato Chiampon: Gemona con il suo castello severo spinte nella pianura che si allarga fino ai colli di Buia e lascia qua e là scoprire quelli di Moruzzo e di Fagagna e di S. Daniele...* Problemi di natura burocratica, soprattutto nella qualità dei rapporti tra i committenti e l'Impresa costruttrice portarono a un rallentamento delle attività sino a che, soprattutto per esigenze di carattere militare, il XII Corpo d'Armata si assumeva l'incarico di completare la posa del parapetto sul ponte, al fine di assicurare un transito sicuro. Il 12 giugno 1915 transitò sul ponte addirittura il Re d'Italia Vittorio Emanuele III: il suo aiutante di campo lasciò alcune interessanti note sul passaggio: *“il ponte non è stato ancora inaugurato e manca ancora una spalletta in quasi tutta la sua lunghezza. Esso costituisce un'opera d'arte di grande importanza. Lo attraversiamo ad andatura molto moderata e penso che ben poche automobili devono averlo percorso finora”*. Poi, dopo Caporetto, il ponte si trovò in prima linea e, nella notte del 29 ottobre, venne fatto saltare dall'esercito italiano in ritirata per tentare di rallentare l'avanzata austroungarica.

Riparato nel febbraio 1919, il ponte subì poi diverse traversie: dall'interruzione del 1938 dovuta alla piena della corrente, all'esplosivo partigiano che nel 1944 ne mise fuori uso alcune arcate per impedire l'accesso alla zona libera da parte dei nazifascisti, all'ultima alluvione del 1983 che ne decretò il crollo di due arcate. Poi, ultimo di tanti atti consimili, la riparazione e la riapertura al traffico nel luglio 1985.

Così quel ponte, nato anche per portare *“chei di di là da l'aghe al marcjât di Glemone”*, cioè per incentivare i contatti con il capoluogo mandamentale, quello che era allora il centro più dinamico dal punto di vista commerciale, negli anni ha visto anche crescere e consolidarsi una tendenza inversa, fungere cioè da via di transito per arrivare nella zona del Lago. Pensiamo infatti al fenomeno delle “pavees”, che ha fatto convogliare per anni su Bordano migliaia di persone o all'afflusso turistico sul Lago dei Tre Comuni oppure, per citare l'ultimo caso, frutto di un continuo passaparola, la frequenza nel periodo estivo nel torrente Palâr, che offre scorci paesaggistici e naturalistici di indubbia suggestione.