

## QGL293-lago-e-altre



Bollettino a diffusione interna a cura di RG

# Quaderni Giorgiani 293

**Il lago e le altre**  
appunti personali

### Indice dei contenuti

- 1 Le palafitte sul lago di Comabbio
- 2 Reperti preistorici a Cuirone
- 3 La cultura di Golasecca nel territorio vergiatese
- 4 Il periodo insubre e la romanizzazione
- 5 La villa romana presso l'oratorio di S. Gallo
- 6 Il medioevo a Vergiate:
- 7 Le decime di San Gallo
- 8 Il castello di Vergiate
- 9 La fortificazione di Corgeno
- 10 La torre di Sesona

11 I diritti di pesca e di caccia sul lago di Monate

12 LIBRO 2

12.1 Bozzente

12.1.1 Breve storia, con origini e percorsi.

12.1.2 il contratto borromeo del 1603

12.1.3 LA GRANDE PIENA DEL 1756

12.1.4 bozzente di mozzate

12.1.5 situazione attuale

12.1.6 Alcune note:

12.1.7 Il torrente Bozzente deve essere controllato

12.1.8 Il Bozzente deviato verso l'esterno del paese

12.1.9 Il cambiamento del genere di vita nelle cascine di Uboldo.

12.1.10 Conclusioni: ovvero il cambiamento del genere di vita nelle

cascine

12.1.11 Piano di lavoro

12.1.12 cronologia eventi

12.1.13 Percorrendo i corsi d'acqua.

12.2 Ferrovia Barche

12.2.1 Ipposidra pt1

12.2.2 Ipposidra pt2

12.3 Comabbio

12.4 Pietre Miliari

12.5 V Fornace

12.5.1 Tabella

12.5.2 Lista dipendenti

## 1 Le palafitte sul lago di Comabbio

### Le palafitte sul lago di Comabbio

A metà Ottocento le scoperte delle palafitte preistoriche nei laghi svizzeri stimolarono la ricerca degli studiosi di antiche stazioni lacustri anche nei laghi varesini, con felici risultati sul lago di Varese e su quello di Monate.

Anche il lago di Comabbio venne indagato, inizialmente senza esiti positivi, il 29 aprile 1863 dall'abate Antonio Stoppani, dal geologo svizzero Emile Désor e da Gabriel de Mortillet, Una seconda campagna di esplorazioni venne intrapresa il 27 luglio 1878 dal professor Pompeo Castelfranco, coadiuvato da pescatori esperti del lago, quali Paolo Brebbia di Comabbio e Carlo Casoli di Ternate, suggeriti da Napoleone Borghi di Varano.

La ricerca si presentava difficile "poiché al contrario del lago di Monate, quello di Varano è torbidissimo e, particolarmente in quella stagione, alla profondità di 50 centimetri non è già più possibile di scorgere il fondo. E per questo, non fosse stata l'intelligenza e la lunga pratica dei bravi Brebbia e Casoli i quali avrebbero potuto, volendo, tracciarmi una carta esattissima del fondo del loro laghetto, me ne sarei tomato indietro anch'io senza il minimo indizio di palafitte"

Il Castelfranco individuò sulla sponda orientale del lago, tra Varano e Corgenol Otto Cumuli di sassi — denominati dai pescatori *moeut* - sei dei quali in territorio del Comune di Corgeno. Questi erano così chiamati Bosco Carbonell, La Fornace, , Le Pioppette, mott de Rivù alla cà di Corgenno, Cà di Corgeno II, Mott di Broeuri.. Di questi cumuli di sassi, la maggior parte non diede, all'esplorazione dei fondali con una cucchiaja, nessun materiale ed indizio sicuro per denominarli palafitte a pieno titolo. Uno solo di questi cumuli, quello delle Pioppette, si dimostrò essere realmente una stazione lacustre preistorica. Così Napo Borghi riferisce della scoperta sulle pagine della "Cronaca varesina": "Questa stazione lacustre consiste in un cumulo di sassi perfettamente isolato, dalla superficie di circa duemila metri quadrati. Il cumulo dista metri cinquanta dalla riva, ed in esso rinvenni i monconi a mezzo della fiocina, e ciò, dopo iunghe indagini, a motivo che la poca trasparenza dell'acqua non permette all'occhio di vedere il fondo"

Il Castelfranco elenca, oltre alle testate di pali, una serie di cocci ceramici e di selci che si rinvennero nei fondali della palafitta. I

"cocci di stoviglie" sono di fattura molto rozza, "con tarso di anfibio, quarzo ed altre pietre frammentate", le pietre invece "sono poche schegge di selce nerastra della solita provenienza. Fra queste havvi un coltellino che pare abbia servito, uno dei fili portando qualche lieve intaccatura". Inoltre riferisce di denti di animali (bovini, suini e capre), gusci di nocchie, ghiande, carboni e pezzi di pali

Alla ricerca del Castelfranco ne seguirono altre negli anni Ottanta dell'ottocento ad opera dell'ing. Pio Borghi di Varano così descritte da Giuseppe Quaglia nel 1884 "L'ing. Pio Borghi, onde avere altri oggetti preistorici a presentare all'esposizione nazionale di Torino, tenuta l'escavazione sulle località dette carbone, fornace e pioppette, segnate a F) e nella planimetria del Ternate, ebbe buon risultato in alcuni pezzi, se non rari al certo valevoli a definire che in detti posti furono palafitte dei primi uomini"

Da allora nessuna altra indagine archeologica e di revisione del materiale è stata eseguita se non qualche fugace cenno e una attribuzione cronologica genericamente collocabile all'età del Bronzo; i reperti rinvenuti dal Castelfranco e dal Borghi risultano apparentemente dispersi e non sono stati rintracciati; auspichiamo che nuove esplorazioni con le moderne metodologie acquisite dell'archeologia subacquea vengano effettuate e possano dare ulteriore risalto alle palafitte del lago di Comabbio.

## Il periodo insubre e la romanizzazione

Seppur scarse sono le testimonianze archeologiche d'epoca celtica, si può supporre una regolare continuità di popolamento del territorio anche in questo periodo, con la fissazione di piccoli nuclei abitati mantenuti in epoca romana a formare la strutturazione territoriale antica ancora oggi individuabile nell'area del basso Verbano.

Così Pepigrafe romana che ricorda gli iuvenae e i vicani Corogennates, può ricondurre alla località di Corgeno e quindi

far pensare che questa frazione di Vergiate abbia preso il nome dall'antica tribù celtica dei Corogennates qui insediata, poi integrata nell'ambito della romanizzazione del territorio e rimasta a denominare la località nelle epoche future“.

note

- 1 A. Stoppani, Prima ricerca di abitazioni lacustri nei laghi di Lombardia, in "Atti della Società Italiana di Scienze Naturali", 1863, p. 159.
- 2 P. Castelfranco, Le stazioni lacustri dei laghi di Monate e di Varano e considerazioni generali intorno alle palafitte. in "Atti della Società Italiana di Scienze Naturali", 1878, pp. 1923 (estratto).
  
- 11 i cromlech della Garzonera furono rintracciati nel 1988 grazie ad una segnalazione alla Soprintendenza del dr. Guerroni, M. A. Binaghi, Vergiate (Va), Brugniera della Garzonera, Tun/luli preistorici, in "Notiziario 1988-89", Soprintendenza Archeologica della Lombardia, Milano 1990, pp' 64-66.
- 12 A. Giussani, Le iscrizioni nord-etrusche di Vergiate e di Banco, in "Rivista Archeologica della provincia di Como", fasc. 67-69 (1913), pp. 47-60.
- 13 Inutile riferire dei tanti scritti sulla stele che si sono susseguiti dal momento del ritrovamento in poi; qui ricordiamo i principali e spesso discordanti; E. Lattes, Un'iscrizione oli alfabeto nord-etrusco luganese testé trovata a Vergiate, in "Rendiconti Istituto lombardo di Scienze e Lettere", vol. XLV1, fasc. 9 (1913); I. Rhys, The Celtic Inscriptions of Cisalpine Gaul. The Vergiate Stone, Published for the British Academy, Londra 1913; A. Giussani, Ancora dell'iscrizione nord-etrusca di Vergiate, in "Rivista Archeologica Comense", fasc. 105-107 (1933), S. Zanella, epigrama funerario di Vergiate, in "Ras-

## 2 Reperti preistorici a Cuirone

## Reperti preistorici a Cuirone

Se dunque la presenza di abitati stabili di villaggi palafitticoli é stata individuata sulle rive del lago di Comabbio presso l'attuale frazione di Corgeno, altre testimonianze di nuclei abitativi, forse anche qui di palafitte, sono state rintracciate a Cuirone. Sulla vecchia strada per Varano Borghi, nello scavare un laghetto artificiale in una conca già paludosa, a più riprese, nel 1971 e nel 1973, sono stati portati alla luce strati torbosi con alcuni reperti litici e fittili, oltre ad alcune testate di pali da far supporre anche qui un nucleo abitato di tipo palafitticolo. Tra le lame, e una punta di freccia, molto bello è un percussore sub-sferico di felce grigiastra di piccole dimensioni; il percussore, , gli utensili silicei e i frammenti di terracotta sono ascrivibili al periodo del neolitico inferiore; alcuni elementi litici sono stati attribuiti invece al mesolitico recente, del cosiddetto mesolitico a Trapezi (8)

## 3 La cultura di Golasecca nel territorio vergiatese

### La cultura di Golasecca nel territorio vergiatese

Tutto il comprensorio a sud del lago Maggiore, attorno alle due sponde del Ticino, ha favorito l'installazione di popolazioni nel periodo fra il IX e il V sec a.C. grazie ai traffici commerciali

che qui transitavano tra l'area mediterranea e quella transalpina. Anche il territorio di Vergiate é stato abitato in epoca protostorica e molte sono le testimonianze archeologiche giunte fino a noi che documentano la presenza di necropoli di questa particolare cultura denominata di Golasecca. Fin dal 1864, durante i lavori per la costruzione della ferrovia, furono rinvenute delle tombe a cremazione della prima eta del Ferro°, ma nuclei sepolcrali più consistenti vennero scavati negli anni 1876-77 al monte Bonella e al monte Ferrera, grazie alle indagini di Pompeo Castelfranco°.

Queste aree erano caratterizzate da circoli di pietre chiamati cromlech. Al monte Bonella furono individuati undici di questi cromlech, di cui sette contenenti tombe a cassetta di lastre litiche, mentre al monte Ferrera furono scavate tre tombe a cassetta entro un tumulo, di cui due con corredo composto da urna bicenica e fibule in bronzo.

Più a sud, nella brughiera della Garzonera di Sesona, nel 1988 sono stati rintracciati alcuni cromlech già esaminati nel 1876 dal Castelfranco, di cui si era persa l'ubicazione. Questa area sepolcrale è formata da tre tumuli circolari e un corridoio d'accesso risalenti alla prima età del Ferro, due dei quali contenenti delle sepolture“.

Certamente il reperto archeologico più significativo della cultura di Golasecca nel territorio vergiatese è la cosiddetta "epigrafe di Vergiate" che si conserva nel museo archeologico di Milano. Questa venne recuperata nel febbraio del 1913 in un prato sottostante la chiesetta di S. Gallo, in quell'area che poi si rivelerà sede di una villa rustica d'epoca romana. Fu rinvenuta a circa 80 centimetri di profondità, tra frammenti di materiale ceramico e mattoni. una rozza lastra di micascisto grigio — scrive il Giussani nella relazione della scoperta — lunga 2,30 m, larga 0,60 m e grossa 0,22 m, mutilata ad una estremità, ma fortunatamente completa nell'iscrizione, la quale gira in un lungo nastro formato da due linee parallele al contorno, contenenti le lettere di altezza decrescente da 120 mm all'inizio a 100 mm alla fine, e svolgentesi per 3,50 metri

all'esterno e 3,00 m all'interno (12) . I problemi interpretativi della scritta e della sua datazione si susseguirono per tutto il sec. XX, con diverse ipotesi da parte di vari studiosi.

Oggi la critica scientifica colloca la stele vergiatese nell'ambito delle iscrizioni su rotaia a ferro di cavallo di ispirazione etrusca-volterrana con caratteri leponzi e definibile cronologicamente attorno agli inizi del V sec. a.C., quindi in ambito culturale golasecchiano La lettura della scritta, corretta nel 1969 dalla Tibiletti Bruno /14) rispetto alle interpretazioni precedenti, è stata ulteriormente rettificata in questi ultimi decenni in "pelkui . pruiam . teu . karite . i\$0s . karite . palam traducibile in "per Pelgos (o Belgos), Teone (o Deone) ha costruito il monumento e lo stesso ha scolpito la stele" L'iscrizione di Vergiate dimostra ancora una volta come questo territorio fosse un ganglio strategico nei traffici tra area mediterranea centro—italica e l'Europa transalpina, e questo modello di scrittura leponzia verrà esportato alle popolazioni germaniche che lo elaboreranno nella scrittura runica in epoca più tarda.

## 4 Il periodo insubre e la romanizzazione

### Il periodo insubre e la romanizzazione

Seppur scarse sono le testimonianze archeologiche d'epoca celtica, si può supporre una regolare continuità di popolamento del territorio anche in questo periodo, con la fissazione di piccoli nuclei abitati mantenuti in epoca romana a formare la strutturazione territoriale antica ancora oggi individuabile nell'area del basso Verbano.

Così l'epigrafe romana che ricorda gli iuvenae e i vicani Corogennates, può ricondurre alla località di Corgeno e quindi far pensare che questa frazione di Vergiate abbia preso il

nome dall'antica tribù celtica dei Corogennates qui insediata, poi integrata nell'ambito della romanizzazione del territorio e rimasta a denominare la località nelle epoche future“.

Nella lapide in questione si legge che i genitori della defunta legano ai iuvenae Corogennates una somma di denaro con l'obbligo di curare e mantenere il monumento funerario; se gli iuvenae non avessero assolto l'incarico, questo e la somma destinata dovevano passare ai vicani Corogennates”.

In ogni caso una necropoli insubre a Vergiate è documentata in scavi ottocenteschi e il materiale, contenente una olletta decorata a motivi iricisi e tacche triangolari, datato al I sec. a.C., è stato donato nel 1890 alle Civiche Raccolte Archeologiche di Milano e tuttora ivi conservato, probabilmente questo corredo funerario faceva parte delle 60 tombe scavate nel 1864 e appartenenti alla tarda età del Ferro.

Con il fenomeno della romanizzazione anche il territorio vergiatese viene ad essere completamente integrato nella cultura del momento. Ne sono testimonianza i numerosi reperti archeologici provenienti da diverse zone sepolcrali, con scavi e ritrovamenti susseguitisi negli anni e documentati nel 1807 [costruzione della strada del Sempione), 1864 (costruzione galleria ferroviaria per Sesto, fino ai tempi moderni.

Segnaliamo alcune aree dove sono state ritrovate sepolture romane, come la località Boschetto cimitero, via Garibaldi, casa del Fanciullo, località Pasque, fondo Bassetti a monte di S. Gallo, con corredi vari dal I al IV sec. d.C.°. Inoltre da Vergiate provengono due are funerarie: una, oggi murata a sinistra della facciata della parrocchiale e dedicata al dio agreste Silvano”, reca questa iscrizione;

SILVANO  
SACRUM  
M(arcus) PAPIUS  
EARINUSV(otum) S(olvit) L(ibens) M(erito)

(Marco Pappio Earino donò questo oggetto sacro a Silvano' Sciolse Il suo voto ben voletieri), l'altra, rinvenuta nell'Ottocento lungo la strada che da Vergiate porta a Mercallo, é ora conservata nel museo di Gallarate e porta la dedica della moglie Volta al marito Novanus Medsillus.

NOVANII  
MEXILLI  
VOLTA  
UXOR

## 5 La villa romana presso l'oratorio di S. Gallo

### La villa romana presso l'oratorio di S. Gallo

L'area antistante l'antico oratorio di S. Gallo in località Torretta, sulla strada tra Vergiate e Cimbro, aveva già nel 1913 restituito la famosa stele con iscrizione nord-etrusca, e ancora successivamente fu oggetto di scavi e ritrovamenti che portarono all'individuazione di una struttura termale. Nel 1915 infatti il Nicodemi portò alla luce i resti di una "complessa costruzione" costituita principalmente da un ambiente con suspensurae, l'ipocaustum e un praefurnium; la presenza dei mattoni circolari e di quelli forati indicavano senza dubbio l'esistenza di una terme romana. Il recupero di tre monete, tra le quali una dell'imperatore Gordiano I, aiutarono a datare l'uso del complesso perlomeno al 338 d.C.(22) .

Ulteriori indagini archeologiche effettuate dal Bertolone nel 1930 o anni 1934-35, al fine di identificare con precisione la zona termale scoperta dal Nicodemi e l'estensione dell'area (23) il Nicodemi scrive che i saggi da lui condotti "diedero come

risultato che i muri continuano verso monte e la zona può dare ancora qualche camera della villa rustica, della quale, finora non si è scoperto che l'ambiente termale"24.

Era dunque ormai certa l'individuazione di una villa rustica romana della quale la parte residenziale in parte scavata, era dotata di locali per le terme, riscaldati e con pavimentazione in cotto.

Le indagini non proseguirono nei decenni successivi, "fino a che — scrive Elena Mariani — negli anni Sessanta, tutta la zona adiacente l'oratorio divenne residenziale con la costruzione, nella completa inosservanza delle richieste di tutela della Soprintendenza Archeologica, di complessi di villette a schiera (25) che deturparono la località e intaccarono inesorabilmente l'area archeologica impedendo qualsiasi indagine conoscitiva per il futuro.

Soltanto nel 1983 la Soprintendenza ebbe l'opportunità di compiere alcuni saggi stratigrafici attorno all'oratorio, con il ritrovamento di resti di muri e di abbondante ceramica, confermando l'utilizzazione del sito dal I sec. d.C. (25); ancora nel 1984 scavi all'interno della chiesetta di S. Gallo hanno evidenziato la presenza di murature romane. Infine i lavori del 2000~2002 a monte della strada, hanno consentito di allargare a nord il perimetro della villa, mettendo in luce le parti rimanenti alla pars rustica del complesso individuando ambienti di uso agricolo per le attività legate all'agricoltura, in contrapposizione alla pars urbana, destinata alla residenza del proprietario con locali termali, nella parte bassa, al di là della strada. La frequentazione dell'edificio va fissata dal I sec. d.C, fino agli inizi del IV d.C.; si segnala la presenza di strutture anteriori già d'epoca celtica (II~I sec. a.C.)28.

A seguito dell'abbandono della villa rustica, alcuni elementi in pietra ed in cotto furono reimpiegati successivamente per le costruzioni vicine, compreso l'oratorio di S. Gallo che porta in evidenza alcuni materiali di recupero della villa romana".

Sempre nel territorio comunale vergiatese. nella frazione di Cimbro é stata scoperta nel 1998, in occasione della costruzione del campo cla tennis adiacente la palestra comunale, un

ambiente appartenente ad una villa romana utilizzata tra il I e il II sec. d.

La sala quadrangolare, di 7,50 m per lato, pertinente ad una zona termale di una villa rustica, ha restituito diverso materiale ceramico, laterizi, mattoni circolari da suspensurae e un frammento di macina granaria". Questo seppur casuale ritrovamento conferma l'ipotesi che il popolamento delle nostre campagne in epoca romana é stato caratterizzato dalla presenza di diverse ville rustiche, attorno e presso le quali si sviluppò successivamente il moderno villaggio.

## 6 Il medioevo a Vergiate:

### Il medioevo a Vergiate:

#### Prime testimonianze

Pochi e e sparsi documenti medievali che si riferiscono a Vergiate e alle sue frazioni non ci danno la possibilità di ricostruire un chiaro e articolato quadro della situazione economica, sociale e istituzionale del territorio, ma sono sufficienti per avere delle indicazioni sicure o per formulare o delle ipotesi interpretative su Vergiate in quel periodo.

Probabilmente località non secondaria, aveva dato i natali a quel Landolfo o Veregiate nella seconda metà dell'XI secolo, divenuto ordinario della Metropolitana e preposito della canonica della chiesa di S. Nazzaro di Milano, almeno già nel 1098. Partì per le crociate con l'arcivescovo milanese Anselmo IV nel 1100 e poi nel 1105 fu eletto a Roma vescovo di Asti, rimanendo sempre fedele alla sede romana.

Morì tra il 1132 e il 1134, tumulato nella cattedrale di Asti e venerato come beato.

L'attribuzione di Varegate a Vergiate è stata ben risolta dapprima dal Giulini', successivamente dal Bellini, confutando una antica tesi che riteneva Landolfo originario di Variglie presso Asti e non di Vergiate?

Vergiate e Cimbro appaiono in un diploma di conferma dato dall'imperatore Federico Barbarossa al monastero oltremontano di Disentis nel 1154 per i beni ricevuti da Guido, conte di Lomello. Tra le numerose terre citate nell'atto, numerose nella zona del lago Maggiore.

La più significativa risulta quella di Vareia, cioè presso Vergiate ( da Varegate, Vareia, Vergià) possessione molto vasra, forse una corte dominicale. Si estendeva dal fiume Dugundie usque ad Gugium et usque ad Vareia et usque ad terminum Cimbri,

quindi delimitata dal fiume Donda, a nord dal Gaggio di Tordera, Vergiate a sud e ad est fino al confine di Cimbro; inoltre vi erano due cappelle, una dedicata ai Ss. Biagio e Gallo, l'altra a S. Stefano. Difficile riconoscere la chiesa di S. Stefano, ma quella dei Ss. Biagio e Gallo potrebbe essere l'attuale di S. Gallo.

Questo importante documento testimonia in ogni caso l'interesse strategico-fondiaro del territorio, con estesi possedimenti detenuti da un monastero al di là delle Alpi.

Nel sec. XII le località di Cimbro e Cuirone erano soggette a decime possedute dall'arcivescovo di Milano che le dava in feudo. Nel 1172, tramite una diversificata operazione, l'arcivescovo Galdino investe l'arciprete della chiesa di Ss Maria di Monte Velate a nome della chiesa stessa, delle decime di Cuirone, Cimbro, nonché di Torolera, Casale Litta e Arsago Seprio, precedentemente infeudate alla famiglia de Porta Orientale di Milano'.

Sono dunque interessi economici gravitanti sulla zona di Vergiate che coinvolgono ancora una volta importanti enti e personaggi del tempo, quali l'arcivescovo di Milano, la famiglia de Porta Orientale e la chiesa di S. Maria d Monte Velate.

Nel 1256 la chiesa di S. Maria del Monte riceve il permesso di tenere quattro asini per trasportare biade e vettovaglie al Monte Velate da varie località tra le quali Cuirone, Varano e Tordera<sup>5</sup>; ancora nel 1257 la stessa chiesa velatese deteneva decime e fitti in loco Cuvirone et Zimbri<sup>6</sup>, oltre agli altri centri della zona, ed il podestà di Milano concedeva all'arciprete di quell'importante ente ecclesiastico di utilizzare quattro animali per trasportare alla chiesa i fitti relativi, senza pagare pedaggi da parte degli ufficiali del comune di Milano<sup>6</sup>.

Sempre nel sec. XIII si hanno alcuni inediti documenti che testimoniano il consolidarsi della presenza della chiesa di S. Maria del Monte a Cuirone: nel 1262 acquista una casa con chioso nella località "in Campo", investendola subito dopo nel 1264<sup>7</sup>.

Se l'ente ecclesiastico di S. Maria del Monte mantenne per diversi secoli numerosi interessi economici in Cimbro, come il mulino della Colombera, tenuto con contratti livellari fino al Settecento<sup>8</sup>, e altre proprietà in Cuirone<sup>9</sup>, diritti e possessi vennero dati a livello nel corso del sec. XV a favore della potente famiglia dei Besozzi, originaria di quel borgo eponimo.

Infatti se ancora nel 1401 sono registrate delle decime di S. Maria del Monte nei locorum de Zimbri et Coyrono, oltre che in loci et territorii de Vergiate in campanee dicti loci ubi dicitur in Brono<sup>10</sup>, nello stesso anno, il 12 novembre, Pietro Besozzi venne investito per nove anni delle decime e delle terre che S. Maria del Monte aveva nei luoghi di Cimbro, Cuirone e Vergiate<sup>11</sup>.

L'interesse dei Besozzi sul territorio di Vergiate appare già in alcuni atti della fine del Trecento. Nel 1393 il potente Pietro Besozzi acquista un campo a Vergiate, con l'impegno di rivenderlo entro sei mesi a Otorolo Daverio, f.q. Pietrino<sup>12</sup>,

sintomatico caso di prestito simulato che dimostra un legame economico tra i Besozzi e i Daverio di Vergiate.

L'acquisizione dei diritti che S. Maria del Monte aveva nella zona di Vergiate da parte di Pietro Besozzi, aumentò l'incidenza patrimoniale ed economica di questa famiglia

nell'area vergiatese. A Cuirone per esempio nel 1417 i Besozzi acquistano un sedime copato e paleato, con una corte dove erano una topia e alcune piante da frutta, un pero e un noce<sup>13</sup>; da notare che la casa confinava con altre proprietà dei Besozzi, a conferma della solida posizione fondiaria della famiglia in quella località. Inoltre nel 1493 i dominorum de Besutio tenevano a livello proprietà dei Visconti di Somma a Vergiate<sup>14</sup>.

Nei perticati rurali del 1558 sono ancora stabilmente presenti diversi esponenti della nobile famiglia Besozzi con proprietà a Cimbro e a Cuirone<sup>15</sup>.

Nel Quattrocento anche a Vergiate irrompe prepotentemente il potere politico e giurisdizionale dei Visconti di Somma, benché localmente la famiglia nobile più rappresentativa e di forte presenza economica rimanga comunque quella dei Daverio la quale mantiene uno stretto rapporto dialettico ed istituzionale con i Visconti, così come era avvenuto con i Besozzi nei decenni precedenti

## Note

- 1 G. Giulini, *Memorie spettanti alla storia, al governo ed alla descrizione della città e campagna di Milano ne' secoli bassi*, Milano 1854, vol. II, pp. 739-740.
- 2 A. Bellini, *Il beato Landolfo da Vergiate*, in "Archivio Storico lombardo", 49 (1922), pp. 332-349. Poi in A. Bellini, *Uomini e cose d'Insubria*, Como 1937, pp. 207-233; recentemente, A. Lucioni, *Landolfo da Vergiate, beato*, in "Dizionario della chiesa ambrosiana", Milano 1989, vol. III, pp. 1653-1654
- 3 G. Biscaro, *I conti di Lomello*, in "ASL", XXXIII (1906), p. 372; questi identifica giustamente *Vareia* e *Cimbri* con Vergiate e Cimbro, senza conoscere i microtoponimi locali del fiume Donda e Gaggio che oltremodo confermano l'assunto.
- 4 Per i documenti relativi si veda C. Manaresi, *Regesto di S. Maria di Monte Velate sino all'anno 1200*, Roma 1937, doc. n. 173, 174, 178; sulla stessa operazione finanziaria si tratta in M. Tamborini, *Le fortificazioni di Tordera*, in *Casale Litta. Storia, arte e società*, Gavirate 1998, p. 32, ivi rimando per l'attribuzione di *Caxate* con Casale Litta.
- 5 *Gli atti del Comune di Milano nel sec. XII*, a cura di M.F. Baroni e R. Perelli Cippo, vol. II, parte I, Alessandria 1982, n. CXLIV, 1256 maggio 20.

La ferrovia delle barche

- 6 Ibidem, n. CLXXXVI, 1257, maggio 12. Sullo stesso documento e in generale su S. Maria del Monte si veda: R. Perelli Cippo, *Ricerche sul borgo di Velate e sul Santuario di S. Maria del Monte in età medioevale*, in "Nuova Rivista Storica", LVI, fasc. V-VI (1972), pp. 642-674, 670.
- 7 1262 ottobre 8 e 1264 giugno 21, in "Nota dei ricapiti che dall'Archivio dell'Economato de' B. N. di Milano si consegnano agli Cittadini Giacomo Bianchi, Pietro Sangiorgio, ed Antonio de Maria quali acquirenti della Possessione e Beni siti nei Territori di Cimbri, Crugnola, Cuirone, Mornago e Villadosia di provenienza del soppresso Monastero di Santa Maria sopra il Monte di Varese", in esecuzione del decreto 6 settembre 1803, in Archivio privato, Cimbri, cart. 3, 1800-1837.
- 8 Archivio di Stato di Varese (ASVa), catasto c.d. teresiano, 1722, livellarie della parrocchia di Cimbri; le monache del Sacro Monte avevano nel Settecento proprietà in Cimbri di 1971 pertiche, per un valore di 6381 scudi. In Archivio parrocchiale di Cimbri (APCi), cart. IB, fasc. 12, doc. 1610 maggio 13, livello del mulino detto il Molinello e della adiacente colombara, in cui si citano una investitura livellaria del 16 aprile 1472 e un istrumento di ricognizione del 9 dicembre 1489.
- 9 ASVa, catasto c.d. teresiano, Cuirone. Nel sommario dei proprietari del catasto settecentesco appaiono ancora le "M. M. del Sagro Monte", per pertiche 330.14 e per un valore di scudi 764.3. 10 R. Perelli Cippo, *Una descrizione dei beni di Santa Maria del Monte di Varese attraverso un inventario del 1401*, in "Rendiconti Istituto Lombardo di Scienze e Lettere", 108 (1974), pp. 771-772 e 785.
- 11 E. Lanzani, *Pietro Besozzi e la sua famiglia attraverso gli atti del notaio Giovannolo Besozzi (Besozzo, 1393-1439)*, in "Studi di storia medioevale e di diplomatica", 16 (1996), p. 99, nota 284, 1401 novembre 12. Pietro Besozzi f.q. Princivalle viene investito per nove anni della decima "et iuribus decimandi" appartenenti e spettanti alla chiesa di S. Maria del Monte all'arciprete della stessa "et de omnibus illis terris" "in locis et territoriis" di Cimbri, Cuirone, Vergiate e Tordera.
- 12 E. Lanzani, *Il patrimonio della famiglia di Pietro Besozzi tra il 1393 ed il 1439 attraverso gli atti del notaio Giovannolo Besozzi*, in "Rivista della Società Storica Varesina", fasc. XX (1995), p. 9, nota 20, 1393 maggio 25, il campo di Vergiate era dell'estensione di 22 pertiche.
- 13 Ibidem, p. 15, nota 70 e p. 30, nota 287, 1417 luglio 25.
- 14 APVe, tit. III, vol. 5, fasc. 1, 1493 giugno 19, consignatio bonorum delle chiese di S. Martino e S. Maria di Vergiate, in altra parte dell'atto si citano come *illorum de Bisutio*.
- 15 Archivio Storico Civico di Milano (ASCMi), perticati rurali, località foresi, pieve di Somma, cart. 45, Cimbri e Cuirone. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo "Proprietà fondiaria, colture e demografia tra Cinquecento e Settecento".

## 7 Le decime di San Gallo

### Le decime di San Gallo

Tra i pochi documenti vergiatesi d'epoca medievale, di estremo interesse appare una pergamena duecentesca che contiene

La ferrovia delle barche

una investitura di decime della chiesa di San Gallo di Vergiate.

Redatta nella canonica della prepositurale di S. Stefano di Mezzana (in canonica de Mezzana, in refectorio illius ecclesie seu canonice) il 22 luglio 1253, il prevosto di Mezzana, Filippo de Cuvirone, e altri tre canonici della chiesa concedono a Gualtiero de Daverio e a suo figlio Lionaxio tutta la decima di S. Gallo loci de Varigate sive Oxenate in investitura locativa per dieci anni, consistente in dieci mogge di segale e miglio<sup>16</sup>.

Il documento è stato interpretato erroneamente da alcuni studiosi, che hanno confuso la chiesetta di S. Gallo di Vergiate, alla quale spettavano le decime, con il potente cenobio di S. Gallo in Svizzera, insinuando quindi interessi economici dell'abbazia sangallese a Vergiate<sup>17</sup>.

Se l'atto in esame non evidenzia nessun riferimento specifico a quel monastero, certamente l'ipotesi di legami può essere adombrata sulla base dell'intitolazione della chiesa di Vergiate, S. Gallo, di antica struttura e già segnalata alla fine del sec. XIII nel noto Liber Notitiae Sanctorum Mediolani<sup>18</sup>, oltremodo rara questa dedicazione nella diocesi milanese, poiché se ne contano soltanto tre e tutte in area verbanese, qui a Vergiate, a Ispra e a Montegrino<sup>19</sup>.

Ma la congettura dei rapporti dell'oratorio vergiatese con il cenobio transalpino, al di là della convergenza dedicatoria e di pochi e labili indizi<sup>20</sup>, anche se accennato già dal Campana<sup>21</sup> è tutta da dimostrare e comunque non riconducibile all'atto del 1253. Quest'ultimo tuttavia pone altre interessanti annotazioni utili per la storia del territorio vergiatese.

Innanzitutto l'investitura di quelle decime a Gualtiero e Leonaxio de Daverio testimonia la continua ascesa economica dei de Daverio a Vergiate e dintorni in quel periodo. Gli eredi di Leonaxio li troviamo proprietari a Mornago nel 1288<sup>22</sup> e successivamente, alla fine del Trecento, abbiamo visto come i de Daverio entrano in operazioni fondiarie a Vergiate con i Besozzi<sup>23</sup>.

Un ulteriore elemento di interesse è dato dalla firma del principale teste dell'investitura, d.no Andrioto, f. q. d.ni Uberto Vicecomitis. Molti studiosi si sono addentrati nella complicata genealogia dei maggiori Visconti, ascesi poi ai fasti signorili di Milano<sup>24</sup>; in questa sede non tenteremo neppure di inoltrarci nell'argomento, basti però riferire come Andrioto, il padre Uberto e i fratelli riuscirono ad intessere un vasto e sicuro patrimonio nelle terre a nord di Gallarate, attorno a Somma e Vergiate, e come Uberto fosse padre anche di Ottone, arcivescovo milanese nel 1262 e signore di Milano dal 1277 dopo aver sconfitto i Torriani<sup>25</sup>.

Da qui la plurisecolare presenza dei Visconti a Vergiate e nei villaggi limitrofi di cui si parlerà più avanti.

È oltremodo curioso notare che negli anni attorno al 1258-1260 avvennero attriti tra i Visconti e l'abbazia di S. Gallo per i beni della corte di Massino nel Vergante, appartenenti al monastero ma infeudati ai Visconti già dal sec. XII. In quegli anni i Visconti decisero di nominare quale nuovo rettore delle terre di Massino il maestro Gerardo da Vergiate (magister Gerardus de Vergiato) e ne chiesero la conferma al cenobio sangallese; questo, dopo diverse dispute, nel 1260 mise al bando Gerardo da Vergiate e i Visconti dovettero nominare un altro rettore<sup>26</sup>. Anche qui, senza ulteriori dati, diventa estremamente singolare vedere in quegli anni un intreccio tra i Visconti, Vergiate ed il monastero di S. Gallo, seppur su una vicenda riguardante il famoso e più documentato possesso sangallese di Massino.

Altri due punti attorno alle informazioni reperibili nella carta del 1253 impongono alcune riflessioni. Innanzitutto il riferimento toponomastico associato a Vergiate: loci de Varigate sive de Oxenate. Questo Oxenate non appare nelle altre antiche carte disponibili su Vergiate e quindi rimane un enigma non risolto; si può attribuire presumibilmente a Oxenate un luogo secondario di Vergiate sul quale si percepivano le decime di S. Gallo, poi scomparso o sostituito con altro toponimo, così da perderne la memoria<sup>27</sup>.

Ulteriore elemento da chiarire è la presenza della chiesa pievana di Mezzana nell'atto di concessione delle decime di S. Gallo, chiesa che invece apparteneva alla pieve di Somma: per quale motivo Mezzana deteneva le decime di una chiesa ubicata in altra pieve? Il documento del 1253 ed altri precedenti e successivi non ci aiutano a trovare una risposta.

## 8 Il castello di Vergiate

### Il castello di Vergiate

Seppur nessuna traccia evidente ricordi oggi l'antico castello di Vergiate, purtuttavia diverse testimonianze documentarie danno per esistente in età medievale una fortificazione nella parte alta del borgo.

Se alcuni la attribuiscono ai Visconti<sup>37</sup>, in realtà le poche carte che la ricordano la riconducono ai Daverio, iniziando da una nota inserita nell'"Index Familiarum" alla voce della famiglia Daverio, dove è citato un atto del 1344 in cui si riferisce di un De Daverio Luchinus, in loco de Vergiate ubi dicitur in Castello...<sup>38</sup>.

Certo è che nel primo Quattrocento i Daverio di Vergiate avevano assunto una posizione preminente non solo nel gallaratese, ma anche nel ducato di Milano, e così Ubertus de Daverio de Vergiate era definito "nobile aulico" e il figlio Gabardo familiaris nostri dilecti. A titolo di riconoscenza della fedeltà dimostrata al duca, viene loro concesso il 6 giugno 1441 di fortificare con opere di difesa la casa che avevano a Vergiate, così da avere un luogo munito per difendersi da assalti di ogni nemico: domum in dicto loco de Vergiate cum propugnaculis oportunitis fortificare facias<sup>39</sup>. Questa dunque è la più esplicita documentazione sul castello dei Daverio:

probabilmente la parte alta di Vergiate era già nel medioevo un'antica fortificazione che comprendeva una vasta area, poi ristretta nel sec. XV per creare il nuovo e più moderno fortilizio.

Gabardo in quegli anni consolida la propria posizione economica. Nel 1456 riesce a recuperare per 225 lire imperiali dei beni immobili pervenuti al convento milanese di S. Maria dei Servi ma provenienti dai fratelli Antonio e Pampino de Daverio, alienati quando entrarono nell'ordine francescano, dopo aver ricevuto la concessione da parte del duca Francesco Sforza<sup>40</sup>.

Il castello appare citato in alcuni documenti dei sec. XVI-XVII, nei quali si evince la sua ubicazione nei pressi della chiesa di S. Maurizio, oggi non più esistente. Questa, iniziata probabilmente a metà Quattrocento in contemporanea con i lavori di sistemazione del castello attuati da Uberto e Gabardo Daverio, venne affrescata nel 1516 con una immagine della Madonna ed era intitolata ai Ss. Maurizio e Cristoforo<sup>41</sup>. La chiesa della fortificazione vergiatese medievale doveva invece essere quella di S. Maria, tipica dedicazione castrense, nella quale Antonio Daverio, f. q.m Antonolo, istituì una cappellania nel suo testamento del 1383, con la volontà d'esservi sepolto<sup>42</sup>.

Nella chiesa di S. Maurizio nel 1562 venne fondata una cappellania secondo le disposizioni testamentarie di Cristoforo Daverio<sup>43</sup>.

Al beneficio di S. Maurizio il Daverio lasciò diversi beni, tra i quali "Sedimen unum à Nobili situs in loco de Vergiate ubi dicitur ad Castellum, quod est prope ecclesiam Sancti Mauritiij"<sup>44</sup>. Questo edificio citato come Castello confinava, oltre che con la chiesa di S. Maurizio, con proprietà del dominus Leandro Visconti, con gli eredi di Gabardo Daverio, con Matteo Daverio e con Giovan Francesco Daverio di Galliate. Al di là della strada venne donata a S. Maurizio anche una canepa, chiamata "la casa scura", adibita a cantina. Questi beni del beneficio, attestati nel Seicento come Beneficio Braghini, in

altri documenti sono detti "al Castello" e nel Settecento la casa "ubi dicitur ad Castellum" era censita nel catasto teresiano al n. 1058, mentre la canepa era al mappale 105445.

Sempre presso la chiesa di S. Maurizio, nel 1652 Ercole Visconti vendette al Braghino, beneficiario della cappellania suddetta, una casa nel luogo "alla Torrazza", annessa alla casa precedente<sup>46</sup>, denominazione che indicava la presenza di una antica torre, in quel momento ormai in abbandono, e quindi chiamata spregiativamente "torrazza"<sup>47</sup>.

È dunque ancora ben definito nel Cinque-Seicento il castello dei Daverio, ma in parte alienato e ceduto al beneficio di S. Maurizio, avendo perso probabilmente quegli attributi fortificatori ricevuti nel 1441.

Le trasformazioni del sito avvenute nei secoli successivi hanno poi definitivamente cancellato le tracce materiali della fortificazione vergiatese: solo qualche spessa muratura, il perimetro della chiesa ormai sconosciuta e trasformata in abitazione<sup>48</sup>, la "scaletta" di Cusciano che sale dal basso verso l'interno del perimetro della fortezza e labili testimonianze ricordano oggi il quattrocentesco castello dei Daverio<sup>49</sup>.

È probabile che già un secolo dopo, nel tardo Cinquecento, i Daverio avessero deciso di spostare la propria residenza nel palazzo, ancor oggi identificato come dei Daverio, sobrio edificio dalle linee essenziali, con bel portale archiacuto sormontato dallo stemma familiare, e cortile colonnato. Da questo edificio proviene la lapide del 1589 che ricorda il sepolcro del nobile Cesare Daverio, posta dai figli Gabardo e Uberto, ed ora conservata nel Museo della Società gallaratese per gli studi patri di Gallarate<sup>50</sup>. La lapide era stata in origine collocata nella chiesa di S. Maria, di giuspatronato dei Daverio, poi trasportata nel palazzo Daverio probabilmente nell'Ottocento.

Il palazzo Daverio comunque, non avrebbe avuto nessun rapporto con il castello medievale ma dovrebbe trattarsi invece di una

successiva dimora residenziale della famiglia nobile, senza nessun attributo fortificatorio e difensivo, dove i Daverio andranno ad abitare nei sec. XVI-XIX.

Una descrizione di quel che rimaneva del castello nell'Ottocento la possiamo ricavare da un romanzo storico ambientato nel castello di Vergiate, pubblicato nel 1856: "il villaggio... ti si mostra lusinghiero a mezzo d'alto colle, variato nei suoi caseggiati, abitazioni civili, ma che nella loro posizione e struttura ti danno ancora il disegno del castello di un giorno. A sinistra, per chi lo contempla dalla strada del Sempione, s'erge in alto la mia casa paterna... un dì soggiorno del signore del castello, la quale ti si porge da lungi come un forte che s'asside maestoso sopra una vetta... in questa casa vedi alcuni saloni antichissimi; poco lungi da questa vedi una casa da contadini formata cogli avanzi di un'opera del castello, le cui mura grossissime portano ancora le impronte del disegno che le alzò, giacché vi sono ancora le feritoje, ecc. A dritta del villaggio, contemplandolo dall'egual posizione, vedi ergersi alto e dominante un altro palazzo, è questo della nobile famiglia Daverio". E ancora "lo spazzo attuale di Vergiate era occupato da quel castello; così ce ne intuiscono le fondamenta che qua e là si mostrano rompendo il suolo per rigervi edificj. Nella mia casa avita vedesi tuttora un salone coperto di soffitta riccamente intagliata"<sup>51</sup>.

## 9 La fortificazione di Corgeno

### La fortificazione di Corgeno

#### La fortificazione di Corgeno

Il caso della fortificazione di Corgeno si presenta in una luce completamente diversa da quello indagato per il castello di Vergiate:

qui infatti sono le strutture materiali tuttora visibili a ricordarci l'esistenza nel medioevo di un fortilizio, mentre scarse sono le fonti documentarie che ci possono aiutare nell'analisi di questo monumento.

L'antichità del luogo è già stata sufficientemente evidenziata nei capitoli precedenti<sup>52</sup>, qui basta ricordare che un atto del 1240 relativo a Varano cita il territorio de Corzono<sup>53</sup> a conferma dell'autonomia geopolitica di Corgeno rispetto ai villaggi limitrofi durante il medioevo e che il suo territorio fino al Novecento rappresentava un punto di confine sia in ambito civile sia in quello ecclesiastico<sup>54</sup>.

L'elemento che ancor oggi ci testimonia il fortilizio corgenese è il rudere di torre che si erge di fronte alla parrocchiale di S. Giorgio, a occidente del centro abitato del villaggio, sul declivio discendente verso il lago di Comabbio, in posizione strategica per controllare il lago e in diretta corrispondenza con i villaggi rivieraschi e le loro fortificazioni esistenti nel medioevo:

Comabbio, Ternate e Varano Borghi<sup>55</sup>.

La torre, denominata localmente Turascia<sup>56</sup>, mantiene ben evidenti tre dei suoi quattro lati e si eleva in altezza per diversi metri, mentre alla base misura 4 x 4,70 m; la sua struttura muraria, oggi di difficile lettura in quanto pesantemente ricoperta da piante rampicanti, è a pietrame e bocce di fiume disposti in filari regolari con l'inclusione di materiale laterizio d'epoca romana reimpiegato, mentre sono assenti grosse pietre angolari che facilitavano la resistenza agli angoli delle torri, e questo denota la povertà costruttiva e l'incidenza prettamente locale del manufatto. All'interno, intonacato, sono delle buche da travature a qualche metro d'altezza, ad indicarci un assito di divisione degli spazi a più piani<sup>57</sup>.

La torre però non era isolata: fino agli anni Cinquanta-Sessanta del Novecento era accompagnata più a nord da un'altra torre a

rudere, visitata e relazionata dall'archeologo varesino Mario Bertolone negli anni Trenta<sup>58</sup>.

Anche il Liber Chronicus di Corgeno, redatto nel 1904 dal parroco don Andrea Casati, cita "gli avanzi di due torri nel giardino parrocchiale" e prosegue: "Le due sopraccennate torraccie erano certamente unite fra loro da grosse mura, poiché ancora oggi se ne possono trovare le fondamenta, coperte di terra"<sup>59</sup>.

Nella seppur fugace relazione del Bertolone si ravvisano particolari costruttivi dovuti all'occhio esperto dell'archeologo. "La loro struttura muraria è quella comune a tutte le torri e fortilizi dell'alto medioevo, cioè pietrame e bocce di fiume affogate nella malta di calce, disposti in filari regolari. Nell'opera muraria abbiamo notato, frammisti a mattoni e pezzi di tegole medioevali, numerosi avanzi di embrici romani a risvolto, qualche frammento di mattone sesquipedale (spess. 7 cm) ed avanzi di pavimenti di calce e cocciopesto.

Gli embrici sono di epoca molto tarda (poco spessore e cattiva cottura); comunque i cocci raccolti mostrano chiaramente di aver appartenuto ad altra costruzione precedente. Materiali conservati nel Museo Civico di Varese"<sup>60</sup>.

Del resto ancor oggi alcuni elementi in pietra di reimpiego si ravvisano alla base del bel campanile romanico della chiesa, i quali possono avvalorare l'ipotesi di un precedente insediamento romano nelle vicinanze o addirittura sul luogo dove poi sono sorti nel medioevo il complesso fortificato e la chiesa<sup>61</sup>.

Purtroppo agli inizi degli anni Sessanta la seconda torre e in parte le murature di collegamento tra le due sono state eliminate per far posto al campo sportivo dell'oratorio:

oggi quindi la zona appare troppo compromessa per poter analizzare attentamente e compiutamente il complesso fortificato. Tuttavia sono ancora visibili le tracce di mura affioranti presso il rudere esistente e a collegamento tra torre e chiesa così da farci supporre una fortificazione articolata, con diversi elementi quali le torri, una cinta muraria, la

chiesetta castrense e altri edifici purtroppo scomparsi o conglobati in età moderna in quelli parrocchiali. Alcuni documenti cinquecenteschi ed altri attorno alle vicende del villaggio dei sec. XV-XVI ci aiutano a dipanare le vicende del fortilizio in epoca tardomedievale e moderna e vederlo inserito tra le competenze della famiglia Visconti.

Abbiamo già notato come nel Quattrocento i Visconti di Somma avevano beni e diritti anche su Corgeno<sup>62</sup>. È del 1490 il diploma del duca Gian Galeazzo Maria Sforza di concessione del feudo di Lonate Pozzolo e di Corgeno ad Antonio Visconti, figlio del milite e consigliere segreto ducale Guido che assieme al fratello Francesco si erano stabiliti a Somma nel 1448 e ne avevano riedificato il castello<sup>63</sup>.

Quando nel 1522 Antonio Visconti detta il proprio testamento, tra le varie disposizioni lascia 16 lire imperiali di un fitto a favore di Giovanni detto Rolandinum de Corzono, super sedimine et bonis Castellatij dicti loci Corzeni, mentre al rettore della chiesa dei Ss. Gervaso e Protaso di Corgeno un fitto su petia una terra vinea appellata Vignolum, subtus Castellatium<sup>64</sup>

Si evince quindi che all'inizio del Cinquecento Antonio Visconti deteneva la proprietà del Castellazzo, dei beni accessori e dei vigneti sottostanti. Il microtoponimo castellazzo sta ad indicare un castello già allora diruto o abbandonato, ma che ricorda nel nome un'antica fortificazione<sup>65</sup>.

Ritroviamo i figli di Antonio, Gerolamo e Giambattista Visconti, in un atto divisionale del 1533 in cui si citano ancora i loro beni di Corgeno<sup>66</sup>; del resto se analizziamo una consignatio bonorum della chiesa di S. Giorgio di Corgeno del 1537 rileviamo che confinante con la casa parrocchiale, contigua alla chiesa (domus cum orto et clauso contigua ecclesie), vi sono proprietà del Mag.us Hieronimus de Vicecomitibus, cioè di quel Gerolamo Visconti figlio di Antonio<sup>67</sup>, purtroppo però non vi è nessuna indicazione specifica del Castellazzo o dei ruderi del castello.

Il feudo di Corgeno passerà poi per eredità alla linea familiare di Gerolamo68, ma per il momento sono sufficienti questi dati, seppur limitati, per stabilire la relazione tra i Visconti, il castellazzo cinquecentesco e di conseguenza gli attuali ruderi nei pressi della chiesa di S. Giorgio.

Le mappe catastali dei sec. XVIII e XIX non ci illuminano molto sulla presenza del fortilizio, non venendo censiti e quindi non segnati in mappa i ruderi; comunque in ambedue rilievi si notano delle particelle catastali che formano un quadrilatero, adiacente e di fronte alla chiesa, che potrebbe ripercorrere il perimetro della fortificazione medievale69.

Dobbiamo ipotizzare l'impianto castrense di Corgeno come un apprestamento difensivo d'epoca medievale, forse in origine ad uso della collettività, poi passato ai Visconti, ormai diruto nel sec. XVI, ma sul quale facevaperno la giurisdizione feudale della famiglia sulla località stessa.

La distruzione della seconda torre e di parte della cinta muraria negli anni Sessanta ha notevolmente compromesso questo raro monumento medievale; oggi un diserbo della torre rimasta e l'eliminazione delle piante esotiche che lo circondano e l'opprimono consentirebbe di fruire maggiormente di questo patrimonio della comunità, sempre più abbandonato e altrimenti destinato anch'esso ad una veloce sparizione: un parco archeologico attorno alla Turascia sarebbe l'ipotesi più congrua per una sua rivalutazione e salvaguardia70.

## 10 La torre di Sesona

### La torre di Sesona

Il rudere di una torre medievale sorge ingoiato nella brughiera a circa un chilometro a sud-ovest dall'abitato di Sesona, sulla cima di un colle che per la sua presenza è denominato monte della Rovina (329 m).

Se la scarsa documentazione riguardante la fortificazione di Corgeno ci ha comunque consentito di collocare quel manufatto in ambiti temporali più precisi, il caso di Sesona si presenta molto più complesso e oscuro, mancando completamente un corredo documentario di supporto per poter collegare la torre ad elementi storici certi.

E dunque la sua struttura materiale e il contesto geo-topografico in cui si trova a dettarci delle linee di lettura e di individuazione cronologica e tipologica.

Il Bertolone nel 1934 illustrò questi avanzi e si scagliò contro alcuni studiosi dell'Ottocento che videro con molta spregiudicatezza questo ed altri ruderi di fortificazioni medievali della zona come "elementi romani".

Certamente buona parte della retrodatazione delle fortificazioni la dobbiamo attribuire all'abate Giani il quale, all'inizio dell'Ottocento, fantasiosamente collocò la famosa battaglia del Ticino tra Annibale e Publio Cornelio Scipione sulle colline tra Somma e Sesto Calende, vedendo indizi a sostegno della sua tesi ad ogni traccia di qualsivoglia antichità. Così anche la rovina di Sesona venne individuata come avanzo di una fortificazione romana; "Adunque il torrizzo di Sesona e per la sua costruzione e per le premesse circostanze, è altra delle prove che qui fosse il campo di P. Cornelio, e che in difesa del medesimo venisse un tal fortino in allora eretto"?

In realtà questa torre, tipicamente medievale, è da collocare attorno al sec. XIV, e fu costruita a difesa e controllo della strada Ducale o strada de R0 che da Milano raggiungeva Sesto Calende passando poco a sud.

La funzione di controllo stradale venne per la verità già osservata dal Melzi che diceva; "Sesona... un tempo a guardia della strada Ducale, come lo accenna la vedetta che spicca in cima

del suo colle"<sup>73</sup>, mentre lo Spinelli attribuiva a questa funzione di controllo, ma di una strada romana, e quindi di fatto anch'egli era propenso a retrodatare il manufatto a quel periodo“.

La torre in esame, oltre alla citata funzione di vigilanza dei traffici stradali, era in rapporto visivo con le altre fortificazioni lungo questo percorso e lungo il fiume Ticino, garantendo

la sicurezza del collegamento tra il lago maggiore e la pianura milanese. Era quindi in diretta relazione non solo con le torri di vedetta del Montesordo, della torrazza dei Muracci sopra Presualdo e di Oriano, ma anche con i più importanti fortificati di Castelletto Ticino, Somma Lombardo, Sesto Calende Vergiate e Castelnovate.

La costruzione, pur in rovina, mantiene un aspetto robusto e possente, ha pianta rettangolare e misura alla base 4,80 x 6,10 m, lo spessore delle murature è di 1,08 m ed in altezza si eleva per soli quattro metri.

Le pareti sono formate da file di ciottoli misti a sfaldoni di pietra disposti con una certa accuratezza, con alcune file a spina di pesce; 16 pietre angolari ben squadrate, in parte sono state asportate. Sul lato ovest si apre una larga fenditura che permette l'accesso all'interno, una volta garantito da un ingresso posto in alto e non alla base, oggi perduto. ma ancora intatto all'epoca del Giani, il quale dà della torre una descrizione alquanto dettagliata“. Ancora ben visibili sono alcuni fori circolari, residui delle buche pontate per la travatura del ponteggio di costruzione.

La torre appare isolata da altre costruzioni, ma anche in questo caso un consolidamento delle murature, un diserbo dei rampicanti che la ricoprono, come una pulizia degli arbusti circostanti consentirebbe la salvaguardia del rudere e una maggior lettura delle sue murature; inoltre un'indagine nell'area circostante potrebbe portare all'individuazione di una cinta o di una fossa di difesa oggi non riscontrabili.

71 M. Bertolone, Il monte della Rovina a Sesona e gli avanzi della sua torre medioevale, in RGSA, 2 (1934), pp. 32-34. Il Bertolone chiosa; "Così troppo

facilmente si attribuiscono ad epoca romana. costruzioni che non risalgono neppure al 1000". Questa tendenza alla retrodatazione di elementi fortificati medievali ogni tanto riaffiora in qualche scritto di storia locale, senza avere nessun fondamento documentale e storiografico.

72 G.B. Giani, Battaglia del Ticino con Annibale e Scipione, Milano 1824, p. 87.

73 L. Melzi, Somma Lombardo, Milano 1880, p. 194.

74 A.G. Spinelli, Ricerche spettanti a Sesto Calende, Milano 1880, p. 16.

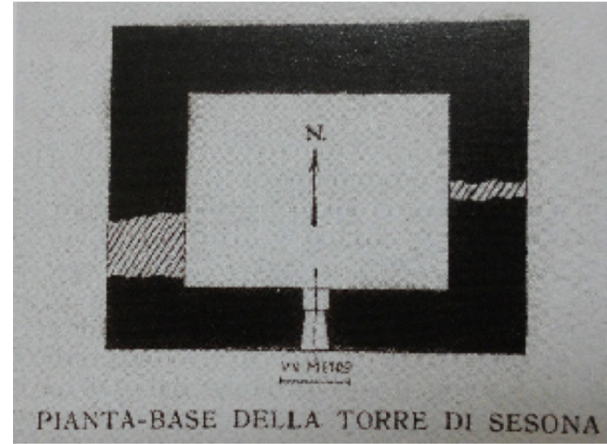
75 G.B. Giani, Battaglia del Ticino, cit., pp. 10-11. "Sulla cima di una di tali collinette, che ha la figura di cono tronco, s'erge in forma quadrilatera un'antichissima torre detta volgarmente il torrazzo di Sesona, la quale quantunque per lunga serie di secoli abbia sofferto le ingiurie de' tempi e sia più della metà rovinata, ciò nullostante per la solidità dei muri ond'è costrutta, composti di sassi naturali e viva calce, senza che v'appaja traccia alcuna di mattoni, è tale che a ripetuti colpi di martello appena se ne può qualche macigno diroccare. La loro grossezza comune è di 4 piedi, ma quella dell'orlo che la cinge a tre piedi da terra, è di piedi cinque. Si osservano in essi tre ordini di vedette in diverse direzioni de' diametro di tre pollici circa, e due finestrelle, l'una che guarda al nord-ovest, e l'altra al sud-est. La situazione della medesima poi, donde si dominano le contigue collinette e la circostante pianura. la costruzione e solidità la dinotano un monumento militare d'antichità remotissima"; e in nota; "L'altezza dei muri che sussistono attualmente è da 17 in 18 piedi: la larghezza esterna è, da due lati, piedi 21; degli altri due. piedi 17".

76 Una scheda della torre è in M. Tamborini. Castelli e fortificazioni, cit., pp. 169-170, a cui si rimanda.

La ferrovia delle barche



La ferrovia delle barche



16 / 204



## 11 I diritti di pesca e di caccia sul lago di Monate

### I diritti di pesca e di caccia sul lago di Monate

Travedona, novembre 1924

“La questione dei diritti di pesca e di caccia sui laghi di Comabbio e di Monate continua ad appassionare l'opinione pubblica ed a

tenere accesi gli animi delle popolazioni interessate tanto che continuarono a nutrirsi sincere apprensioni per la possibilità di nuovi incidenti che possono sorgere da un'ora all'altra.

Queste poche righe del nostro giornale locale tracciano la cornice di una situazione molto nota e antica, che affonda le radici nei contrasti tra demanio pubblico e proprietario privato di beni o di diritti, di fronte a popolazioni rivierasche “laboriose, pacifiche e miti”.

ma fino a un certo limite, Aggiunge il cronista;

“Quando c'è qualcosa all'orizzonte che minaccia il buon andamento della vita paesana.

tutti i cittadini si abbandonano a una appassionata e decisa agitazione che non sorge da una particolare caratteristica di impulsività, ma quasi sempre per ragioni pratiche e contingenti”. Nella fattispecie popolazione travedonese, che guidò altre lotte per “la difesa dei diritti di ogni singolo e della massa” come quella appena conclusa contro la temuta derivazione dell'acqua del lago (18)

La “spinosa questione” benché lietamente risolta aveva amareggiato gli abitanti di Travedona e Monate, che non hanno ancora sbollito la collera e l'inquietudine per le sorti del lago e dell'Acquanegra, quando cade la “goccia che fa traboccare il calice”. Un decreto del 1 agosto 1924, minacciava “la libertà del lago”<sup>20</sup> e il diritto di pescare nelle sue acque.

Un telegramma del sindaco di Travedona Aquilino Ribolzi del 1° novembre al sottoprefetto di Varese ci illumina sulla natura della rivendicazione, che sta per infiammare in quell'autunnale mese di novembre i paesi rivieraschi e ancora maggiormente i nostri compaesani. “Popolazione Travedona indignata concessione avvocato Abbove riserva caccia e pesca lago Monate, protesta energicamente minacciando distruzioni, di cui declino qualsiasi mia responsabilità”.

Si trattava dunque dei diritti di caccia e di pesca sui laghi di Comabbio e Monate dei quali la società Immobiliare Agricola di Varano Borghi, rappresentata dal suo presidente Avvocato

Abbove "tentava subdolamente di impadronirsi Diritti spettanti per natura, per tradizione e per legge alle popolazioni rivierasche Sulle pagine della "Cronaca prealpina" dell'8 novembre, l'avv. nob. Tirotti Caimi, esperto di argomenti simili, ripercorre i vari trapassi dei diritti di pesca e caccia sui laghi di Varese, Varano, Monate, Biandronno e Bozza, fermo restando che questi laghi sono compresi nell'elenco delle acque pubbliche, di proprietà conseguentemente del Demanio, nonostante l'aw. Abbove, che nel 1917 aveva acquistato le proprietà dai Borghi, si pretendesse proprietario degli stessi laghi, comportandosi con prepotenza. Gli poteva competere invece solo il diritto di pesca, che i suoi predecessori esercitarono con larga tolleranza verso gli abitanti dei paesi circostanti autorizzando la pesca con la lenza e la vendita di pesce".

Da anni serpeggiava il malcontento per le restrizioni imposte dal nuovo proprietario, gli abitanti "non potevano più recarsi sulle rive nate con una semplice canna senza andar incontro a qualche multa. Non fu più venduto nemmeno un chilo di pesce nei vari paesi.

perché gli incaricati lo trasportavano tutto a Varano Borghi". "Alle popolazioni dei due laghi non rimanevano altre libertà che il transito delle barche e la caccia con le spingarcie ai palmipedi di passaggio (29).

Il sordo malumore e la repressa amarezza attendevano il momento opportuno per trasformarsi in aperta protesta. Fu una circolare del 30 ottobre, diramata dalla Società immobiliare Agricola a firma dell'avv. Abbove, ad accendere "la favilla che causò il grande incendio". Si avvisava dell'emanazione del decreto relativo alla concessione di riserva di caccia e pesca ma soprattutto si invitavano i proprietari di barche a togliere entro il 5 novembre le imbarcazioni poste sul lago.

Il perentorio invito provocò la sollevazione della popolazione, che spinse anche gli amministratori di nove comuni a riunirsi nella sede municipale di Travedona e a formare il 4 novembre una commissione "per la libertà dei laghi di Comabbio e di Monate"

allo scopo di "protestare con ogni forza contro l'insano e prepotente sopruso" e ottenere con l'appoggio delle competenti autorità, la revoca del decreto".

Nel pomeriggio culminò l'eccezione, "le popolazioni dei comuni stessi convocate dalle campane suonate a stormo, si ammassarono sulle strade che conducono a Varano, per recarsi a dimostrare direttamente nel paese, sede della Società Immobiliare, la loro contrarietà. Si formarono così tante pittoresche colonne di donne, ragazzi ed uomini, quasi tutti forniti di grossi e nodosi bastoni preceduti da grandi bandiere tricolori e da tamburini che suonavano disperatamente la carica.

in marcia verso Varano". Le ragazze cantavano inni patriottici, inframmezzati da frasi scandite a gran voce "A chi è il lago? A noi!", oppure "A chi è il pesce? A noi! A chi è l'aw. Abbove?

Ai pesci! Morte ai tiranni! Abbasso i prepotenti. Sosteniamo la lotta compatti e uniti.

La vittoria sarà nostra "xx°. Al movimento popolare si associarono "autorevoli persone del luogo", come il conte Mantegazza o il cav. Vitaliano Tommasini. Le intenzioni della bellicosa folla erano di assaltare la villa Abbove a Varano, davanti alla quale fu fermata dai carabinieri e dai sindaci accorsi per calmare gli animi. Continua il suo racconto il gnomelista della "Cronaca Pefalpina. Abbandonando allora il proposito di invasione della villa delle più arcaiche culture di quell'epoca, provenendo, come si è detto, dal bacino del Mediterraneo Orientale, erano andate approdando dapprima sulle coste dell'Italia Meridionale e della Sicilia, poi su altre zone costiere, come quelle liguri: da qui la penetrazione verso il retroterra che raggiunse la Val Padana poté compiersi più tardi.

Nel territorio che ci interessa più da vicino, una certa consistente occupazione può essere ravvisata perciò soltanto a cominciare dal IV millennio a. C. nelle zone più ospitali, cioè quelle in cui il territorio meglio si presentava adatto alle nuove forme dell'economia, basata soprattutto sull'allevamento del bestiame e sulla coltivazione di piante alimentari e dove, al medesimo

tempo, corsi d'acqua, laghi, paludi percorribili, offrivano la possibilità di agevoli spostamenti, con le primitive imbarcazioni scavate nei tronchi degli alberi, per il trasporto di persone e di prodotti e per tutte quelle altre necessità ed esigenze che il crescente dinamismo delle varie comunità rendeva sempre più imperiose 8.

Per quanto risulta, allo stato attuale delle nostre conoscenze, in tutto quel lunghissimo periodo storico detto Pleistocene, il territorio varesino non fu abitato; nelle parti più elevate e settentrionali lo vietava la presenza di immani distese ghiacciate che occupavano le zone montagnose e scendevano lungo le valli fino alla zona pedemontana: clima, mancanza di vegetazione, scarsità di selvaggina, inaccessibilità pratica rendevano queste plaghe del tutto inospitali.

Nelle parti più meridionali, pianeggianti, un caotico succedersi di straripamenti dei fiumi dal corso irregolare, di alluvioni, di apporto di sfasciumi, di materiale di crollo, di terriccio, di sabbie, di ghiaie, di macigni d'ogni grandezza, non poteva costituire l'ambiente ideale per insediamenti stabili: Comunque se ve ne fossero stati ormai se n'è perduta completamente ogni testimonianza, sepolta sotto centinaia di metri di spessore di materiali accumulatisi nei millenni successivi.

E verso la fine dei tempi pleistocenici, quando le masse glaciali iniziarono il loro definitivo ritiro e andarono formandosi i laghi di escavazione glaciale e inframorenici, che qualche zona riparata dalle inclemenze del tempo poté ospitare delle comunità umane: di queste son rimasti i resti - gli unici in tutta la Lombardia -- proprio nel territorio del Varesotto occidentale, sulle coste del Lago Maggiore: in una grotticella presso Angera si son infatti rinvenuti alcuni piccoli strumenti litici che attestano la presenza di un gruppo di cacciatori, in possesso di quella tecnica che vien chiamata epigravettiana.

Difficile dire da dove venissero queste genti, anche perché le zone più vicine con analoghi resti distano molti chilometri da qui e si trovano in Liguria e nel Veneto 2.

Si è trattato comunque di gruppi poco numerosi che vivevano prevalentemente dei prodotti della caccia e forse, della pesca, utilizzando come abitazione la grotta oggi nota come antro di Mitra, nonché i suoi cunicoli interni, a cui si è dato il nome di Tana del Lupo: del lupo, infatti, si son trovati resti ossei, oltre che di altri animali selvatici, quali il cervo, il camoscio, il capriolo, l'orso, il cinghiale.

Qualche battuta venatoria doveva esser compiuta anche nelle zone più interne, selvagge e boschive, che dovevano offrire asilo a molta selvaggina; così, in talune caverne della Valganna, come la Grotta Fontana degli Ammalati e la Grotta Vittorina, si son trovati resti ossei degli animali abbattuti, che testimoniano il passaggio di questi cacciatori del tardo paleolitico, risalente a circa il 10.000 a. C.

Anche il nostro territorio, come molti altri d'Europa, dovette attraversare un periodo di particolari condizioni ambientali verso l'VIII millennio a. C., quando, definitivamente ritiratasi la massa dei ghiacciai, che per decine e decine di millenni avevano coperto la cerchia alpina e le sue vallate, il complesso ecologico ebbe come un forte sussulto, cioè si profilarono e affermarono profonde trasformazioni che non poterono che influire in misura sostanziale anche all'umanità.

il raddolcimento del clima ebbe una diretta influenza sulla distribuzione della flora e della fauna: Tutti animali selvatici raggiunsero le regioni che più si addicevano alle loro specie e in cui andavano crescendo i vegetali atti al loro nutrimento; altre specie animali scomparvero del tutto, come l'orso speleo: di fronte alla rarefazione della fauna anche l'uomo dovette affinare la propria intelligenza e il proprio spirito di adattamento alle nuove condizioni venutesi a creare.

## 12 LIBRO 2

## Contenuto di LIBRO 2

### Contents

Bozzente	Torrente Bozzente
Etruschi	Etruschi
Fenici	Fenici
Ferrovia Barche	Ferrovia delle Barche
Folli	Copione di Teatro
GFL	Gruppo Fotografico famiglia Legnanese
I Amis	Folcloristo "I AMIS"
Comabbio	Lago di Comabbio
Pianeta Danza	Scuola di Danza Classica
Pietre Miliari	Raccolta di PIETRE MILIARI
Poefoto	Poesia e Fotografia
Problema	Varie
RG-SHOW	Varie
Saffa	Storia della SAFFA
V Fornace	Vecchia Fornace

## 12.1 Bozzente

## Il Bozzente da Cislago a Origgio

### 12.1.1 Breve storia, con origini e percorsi.

#### Breve storia, con origini e percorsi.

Storia dei tre torrenti

BOZZENTE - GRADELUSO - FONTANILE

dall'anno 1500 fino all'epoca della loro separazione del 1762 ai giorni nostri

Tratto da una pubblicazione di Peppino Donzelli ed edita dal comune di Cislago nel 1986.

(( OGNI TRENT'AN E TRENTA MES L'ACQUA LA TORNA AL SO PAES ))

Questo proverbio popolare Cislaghese, che indica la periodicità delle inondazioni che il Bozzente porta attualmente fra le vie del paese, e ricorda che anticamente il suo corso, si snodava attraverso l'abitato, e' nato senza alcun dubbio dopo il 1762. In quell'anno infatti furono ultimati i lavori di separazione e di deviazione dagli abitati, dei corsi dei tre torrenti, Fontanile di Tradate, Gradeluso di Locate e Bozzente di Cislago a conclusione di due secoli di progetti, di lavori e di lutti. Con questa opera veniva data ai torrenti la sistemazione razionale e definitiva che tuttora continua ad assolvere il compito che a

quell'epoca le fu affidato dai suoi progettisti verso i quali ci sembra doveroso so un cenno di ricordo riconoscente per l'ingegno e la capacita' da loro dimostrata.

Il problema, che gia' dal lontano 1590 veniva sottoposto alla loro competenza, era uno dei piu' ardui e complessi: liberare una delle piu' fertili provincie del Ducato di Milano dalle furiose inondazioni che questi tre torrenti, uniti o separati, periodicamente riversavano sui territori di Cislago, Gerenzano, Uboldo, Origgio, Lainate e Rho, devastando coltivazioni, abbattendo abitazioni e portando la morte fra gli uomini e gli animali.

Moltiplicavano le difficolta' di questi ingegneri anche fattori di natura tecnica, economica e politica: le leggi dell'idraulica non erano state ancora del tutto formulate e lo scambio di notizie e di esperienze era limitato dalle distanze. Era stato inoltre loro vietato di condurre i torrenti nel vicino fiume Olona, per evitare inondazioni lungo il suo corso e danni ai mulini fra Cairate e Rho, Dovevano assolutamente consumare le loro piene nei boschi, con spandimenti calcolati in modo da non invadere i coltivati e gli abitati.

Attualmente, dopo un periodo di oltre due secoli, in cui si sono verificate solo le trentennali inondazioni dovute alla tracimazione dagli argini del nuovo corso del Bozzente che causano qualche danno ed alcuni disagi all'abitato di Cislago, ci sembra doveroso verso questi uomini raccontare le vicissitudini che hanno travagliato la nostra comunita' per meglio comprendere il sacrificio e l'impegno che spinse loro a risolvere in modo cosi' degno un problema cosi' complesso. La loro opera si e' dimostrata tanto valida che, superando tutte le loro previsioni, ha sfidato le offese del tempo e soprattutto quelle degli uomini. Questi tecnici forti delle passate esperienze, e sapendo che l'imprevidenza umana sarebbe stata la maggior nemica del loro lavoro, si erano augurati che la loro fatica non dovesse risultare perfetta; temevano infatti che le future generazioni, non piu' pressate dal pericolo, dimenticassero le vicende che l'avevano

determinata e mandassero in rovina un'opera cosi' sofferta e tanto onerosa per mancanza di sorveglianza e di manutenzione.

\* \* \*

Prima di iniziare il racconto storico, diventa opportuno dare al lettore una visione generale della configurazione del nostro territorio, ed in modo particolare della zona in cui nascono e si formano i tre torrenti, in quanto proprio nella tipologia di questo territorio e' racchiusa la causa maggiore degli eventi che saranno narrati in seguito.

Il bacino che alimenta i tre torrenti (vedi Tavola n. 1) e' attualmente facilmente individuabile in quanto circoscritto da tre grandi arterie di comunicazione che formano intorno ad esso un triangolo i cui lati sono cosi' formati: a ovest, dalla linea della Ferrovia Nord Mozzate-Vedano; a est, dalla provinciale che da S. Martino attraverso Appiano Gentile porta a Olgiate Comasco; ed infine a nord dalla statale Varese Binago-Olgiate Comasco.

Questo territorio, ora quasi interamente ricoperto da boschi, e' caratterizzato da una superficie profondamente solcata da numerose valli e declivi, il fondo dei quali e' percorso da piccoli ruscelli che raccolgono le acque che dilavano i loro pendii durante i temporali e nei periodi di piogge prolungate. Questi piccoli corsi d'acqua nel loro procedere si uniscono ad altri e formano corsi sempre piu' consistenti che scorrendo sempre verso sud vanno a formare i grossi rami che alimentano i corsi principali dei torrenti.

Siamo ormai nelle vicinanze dei centri abitati e precisamente: a Tradate per il Fontanile, a Locate per il Gradeluso e a Mozzate per il Bozzente.

Questi tre punti, che poniamo idealmente sui ponti delle Ferrovie Nord sotto i quali passano attualmente i tre torrenti in prossimita' dei relativi paesi, oltre a rappre sentare il termine dei bacini di alimentazione dei torrenti e l'inizio dei loro corsi verso la pianura coltivata e abitata, hanno un'altra particolarita': si trovano su tre altitudini diverse e

precisamente: il Fontanile di Tradate sulla quota superiore, il Gradeluso di Locate sulla quota intermedia ed il Bozzente di Mozzate sulla quota inferiore.

A conclusione di questa breve ma necessaria indagine sul territorio interessato, risultano evidenti due elementi fondamentali che in seguito dovranno sempre essere tenuti presenti:

- 1) i tre torrenti essendo alimentati da tre bacini imbriferi contigui e simili, hanno come conseguenza lo stesso regime; le loro piene e le loro secche coincidono con scarti di tempi molto brevi;
- 2) tutto il territorio considerato, ha un'inclinazione naturale che tende a portare le acque di superficie verso la direttrice di Cislago, Gerenzano, Uboldo, Origgio, Lainate, Rho che rappresenta appunto la direzione del corso antico del Bozzente tracciato nel passato dall'azione delle acque che seguivano la pendenza del terreno.

Tutti gli elementi sopra analizzati, sono sempre stati, nel corso di alcuni secoli, la causa del fenomeno che tanto ha travagliato le nostre Comunita': l'unione dei corsi dei tre torrenti nel letto del Bozzente di Cislago.

Questo fenomeno a quei tempi veniva esaltato anche dallo stato in cui erano ridotte le valli dei bacini di alimentazione dei torrenti. Questi territori che ora vediamo così riccamente coperti di boschi e vegetazione, avevano allora un aspetto lunare. Erano stati ridotti a veri deserti dall'azione incessante dell'uomo che in epoche precedenti aveva tratto da loro legname per usi diversi, e aveva in seguito asportato il sottobosco per raccogliere brugo e strame per uso agricolo. Di conseguenza, le acque piovane non più trattenute dalla vegetazione, scorrevano immediatamente verso le zone più basse, raggiungevano nel giro di qualche ora l'alveo dei torrenti, provocando piene brevi e violente durante i temporali estivi, prolungate e dannose nei periodi piovosi. Le acque di piena inoltre trasportavano a valle terriccio e ghiaie che depositandosi sui letti ne innalzavano il loro livello favorendo

la fuoriuscita delle acque dai loro alvei, creandone dei nuovi o congiungendoli fra loro.

#### PARTE STORICA

Siamo alla fine del XVI secolo e lo stato di fatto dei tre torrenti come appare evidenziato dalla tavola N. 2 risulta il seguente:

- il FONTANILE: da Tradate seguendo un corso quasi uguale a quello attuale passava vicino alla Cascina Cipollina e si << consumava >> nei boschi di Gorla Minore. Fino all'anno 1712 non si è trovata notizia di grandi variazioni di percorso o danni provocati da questo torrente;
  - il GRADELUSO: (sotto il nome di Bozzentino (6-31-29) piegava il suo corso verso Carbonate-Mozzate, nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria di Locate, seguendo a nord la strada Varesina, la attraversava all'altezza (dei piantoni di Mozzate per poi piegare sotto S. Martino, verso Cislago lungo l'attuale strada campestre detta Miserella. Imboccava successivamente la strada per S. Maria e si disperdeva nei boschi in prossimità della frazione Massina. (Questo suo corso è in parte ancora esistente peraltro visibile in una fotografia aerea della zona ripresa alcuni anni orsono);
  - il BOZZENTE: (24-23-25-26-27-28) () dal ponte di S. Martino (l'attuale ponte che collega S. Martino con Mozzate), piegava a sinistra lungo la strada Varesina, la seguiva per un tratto, entrava in Cislago fra le due chiese, attraversava il paese, e passando per la Fagnana, entrava in Gerenzano. Attraversato il paese nella parte bassa, piegava il suo corso verso la Madonna del Soccorso in direzione di Uboldo; circondava il paese con un largo semicerchio e voltava poi verso i boschi di Origgio e Lainate nei quali si disperdeva.
- Il corso antico del Bozzente, del quale è stata fatta una descrizione sintetica, serviva in quell'epoca in parte anche come sede della strada Varesina. nel tratto S. Martino-Gerenzano, che risultava in tale modo percorribile solo nei periodi di secca del torrente.

Con tale situazione, la condizione dei vari paesi risultava veramente tragica:

Cislago, era diviso in due parti dal Bozzente e lambito in periferia dal Gradeluso;

Gerenzano, aveva la periferia intersecata tortuosamente dal Bozzente che riceveva nei dintorni del paese anche le rogge dei Piatti e della Mascazza;

Uboldo e Origgio, si trovavano invece nelle vicinanze del Bozzente ma su una quota inferiore al suo corso,

Questo stato di fatto portava continue e dannose inondazioni ad ogni violento temporale e durante stagioni particolarmente piovose, che erano causa delle misere

condizioni economiche del territorio.

Anche la situazione politica non era delle piu' favorevoli. Il Ducato di Milano, al quale il territorio apparteneva, era occupato dagli Spagnoli i quali erano impegnati piu' a trarre benefici che ad occuparsi dei problemi dei propri sudditi. Siamo vicini al periodo Manzoni dei << Promessi Sposi >>, e la zona si trovava completamente immersa nell'atmosfera del romanzo con tutte le disavventure dell'epoca: carestie pestilenze e soprusi dei potenti. Le popolazioni dei paesi interessati, totalmente inserite in una economia, agricola di sopravvivenza, non avevano alcun peso. Le loro disavventure raramente giungevano in alto, e con le loro condizioni economiche non erano certamente in grado di risolvere una situazione cosi' onerosa. I proprietari delle terre, toccati solo marginalmente da queste calamita' ingigantivano le difficolta' delle soluzioni prospettate per evitare di esserne coinvolti economicamente. In queste condizioni era chiaro, che la soluzione di un problema cosi' complesso era destinata a rimanere un angoscioso desiderio da chi ne subiva le dannose conseguenze.

## 12.1.2 il contratto borromeo del 1603

### il contratto borromeo del 1603

Nel 1603 invece, in seguito ad una paurosa piena che porto' distruzione fino ad Origgio, la Casa Borromeo, proprietaria delle terre di quel paese, considerati anche i benefici che gli spandimenti regolati del Bozzente potevano portare ai suoi boschi, si rese disponibile al concorso delle spese previste da un piano di deviazione dello stesso, da tempo preparato da un gruppo di Architetti, che prevedeva le seguenti opere:

la costruzione di una grande chiusa che sbarrava il vecchio corso del Bozzente al di sotto di S. Martino (23) (in corrispondenza dell'attuale strada campestre situata a monte del campo sportivo di Cislago) e la derivazione da questa di un nuovo corso che seguendo in parte l'attuale circonvallazione di Cislago fino al ponte, piegava in direzione dei boschi di Gerenzano-Uboldo per raggiungere la brughiera del Guasto () di Origgio nella quale doveva spandere completamente le proprie acque con varie diramazioni (2 3 -29 - 1 4- 1 5 - 1 9). A questo fine il Conte Renato Borromeo metteva a disposizione del piano 4500 pertiche dei suoi boschi di Origgio per raccogliere gli spandimenti delle acque e si impegnava a sostenere la meta' delle spese necessarie per l'esecuzione del piano e della futura manutenzione e aggiungeva:

"Inoltre esso Sig. Conte promette di far fare una chiusa di ceppi, o sassi, e mattoni in calcina nel cavo di detto torrente, e nel luogo ove le acque di esso si introducono no nel cavo nuovo; in modo tale, che, per alcun tempo avvenire l'acqua di esso torrente non possa dar danno a detta strada".

Il Ducato con rara tempestivita' ordino' al Giudice delle strade, sig. Giorgio Secco, un'ispezione della zona che venne da questo effettuata e completata con una relazione favorevole che metteva in evidenza i vantaggi che la realizzazione del

progetto avrebbe portato alla viabilità e alle terre di Cislago e Gerenzano e in questa

"Onde si concertò col Giudice mio Predecessore, che il Ducato potesse pagare fino a lire tre mille; attesto che con tale diversione il cavo del vecchio torrente restava asciutto, e poteva servire di strada"

A loro volta le comunità di Cislago e Gerenzano presentarono al Governatore di Milano una supplica con la quale, chiedendo la facoltà di deviare il Bozzente, mettevano in evidenza il grave pericolo rappresentato dalla strada Varesina percorsa dal torrente, sottolineavano la disponibilità della casa Borromeo alla realizzazione dell'opera e si richiamavano al parere favorevole del Giudice delle Strade.

La supplica, che pubblichiamo nel suo testo originale, era così formulata:

"Cum sid quod anno superiori per Agentes terrarum Cislagi, et Gerenzani supplicatum fuerit Suae Excellentiae pro obtinencia facultate divertendi aquas torrentis Bozzenti, tunc decurrentes per Cavum Veterem prope viam magistram varesinam, et secus ipsas terras, in maximo periculo, et damno ipsarum, et eiusdem Viae, quas aquas Illustrissimus Comes Rhenatus Borromeus offerebat ducere per Cavum noviter construendum, super eius bonis Origii; et super eo supplici libello inunctum fuerit Octavio raverto, tunc Judici Stratarum, ut locum visitaret et referrat etc."

\* \* \*

Sulla base di questi elementi si fonda il celebre << CONTRATTO BORROMEO >>, che sottoscritto dal Sig. Conte Renato Borromeo e dal Sig. Orario Albano, sindaco del Ducato, sanciva la prima deviazione del Bozzente dal vecchio corso nel nuovo cavo; fissava in parti uguali le spese di costruzione e della manutenzione, e dava inizio ai lavori che vennero terminati sulla fine dell'anno 1604.

Cin il nuovo corso del torrente che dopo la chiusa di S. Martino venne chiamato "Cavo Borromeo" si liberava Cislago e Gerenzano dal passaggio delle acque del Bozzente

attraverso i rispettivi abitati e si toglieva Uboldo e Origgio dalla vicinanza del suo corso.

Il vecchio alveo del Bozzente venne poi in parte riadattato ed usato come strada di collegamento fra i paesi.

Il Gradeluso a sua volta, che in seguito alla nuova sistemazione si incrociava con il Cavo Borromeo ad ovest di Cislago (29), venne immesso nello stesso, ed il restante suo corso verso S. Maria, usato come strada.

Questo grandioso progetto, visibile sulla tavola n. 3, così magistralmente studiato ed eseguito nasceva con un grande difetto:

la chiusa di S. Martino!

La complessa opera che sbarrava il vecchio corso del Bozzente alle acque e le obbligava a compiere una deviazione a gomito (23) per imboccare il nuovo Cavo Borromeo, veniva violentemente percossa e danneggiata ad ogni piena, per cui permetteva a piccole porzioni di acque di filtrare nel corso vecchio e richiedeva continui lavori di manutenzione. La suddetta situazione viene confermata anche dal documento dell'epoca che riproduciamo:

"Lo attestano gli uomini più provetti di Cislago, i quali diligentemente interrogati su questo fatto, hanno concordemente risposto di aver essi sempre veduta la confluenza del Gradeluso e del Bozzente nel Cavo Borromeo, e la grandiosa chiusa poco sotto S. Martino fino all'anno 1714, ed aggiungono di più di averne veduta la riparazione negli anni precedenti; anzi tra questi il fattore Morone, uomo provetto di Cislago, ed altri attestano d'essere stati essi medesimi adoperati in tal travaglio.

Quanto alla forma e alla qualità della chiusa affermano ancora gli stessi uomini vecchi di Cislago, come testimoni di vista, che questa era costruita di grandi ceppi (massi) e di solidissime ispallature, con una grande fronte armata di colonne di legno, a guisa di paladella, e che l'altezza della chiusa era di braccia 10 (circa 6 metri), con rinforzo alle spalle con quattro grandi gradinate di ceppo vivo, le quali andavano a terminarsi in un

sottoposto piano di grosse tavole di legno; ed inoltre riferiscono di aver in questi tempi veduto che dalla cresta e sommita' della chiusa si scaricava una moderata porzione d'acqua nel cavo vecchio, ma solamente in tempo delle massime escrescenze".

Questo scritto dimostra che la chiusa di S. Martino stabilita nel contratto del 1604, oltre che a perdere acqua, si era anche trasformata in sfioratore, e non manteneva piu' una condizione contrattuale: "di tenere asciutto il letto antico del Bozzente affinche' servisse da strada comoda ai viandanti di ogni tempo".

Il difetto della chiusa aveva fatto sorgere anche la convinzione che fosse una sua caratteristica, infatti la stessa veniva chiamata "travacone", come se l'opera avesse il compito di scolare nel vecchio corso del Bozzente le acque eccedenti. Questa anomalia e' tuttora confermata dalla lapide murata nel 1680 all'inizio dell'attuale via Garibaldi in Cislago in occasione della inaugurazione di un ponte sul vecchio corso, costruito in quel punto 36 anni dopo la deviazione del Bozzente dal centro del paese, proprio perche' l'abitato veniva nuovamente diviso in due parti dalle acque del torrente che filtravano attraverso la chiusa o la scalcavano in occasione di grossi temporali o di piogge prolungate.

Con questo stato di fatto comunque, le comunita' di Cislago, Gerenzano, Uboldo e Origgio, non soffrirono piu' inondazioni dal 1604 al 1714, malgrado una lunga serie di grandi piene dei due torrenti.

Al termine di questo periodo, la situazione politica del Ducato diventa complessa. Nel 1700 scoppia la guerra di successione di Spagna che porta come conseguenza, nel 1706, l'occupazione di Milano da parte delle Truppe Imperiali Austriache; tuttavia dovra' passare ancora un lungo intervallo prima che Maria Teresa, salendo al trono Asburgico dara' il suo nome al definitivo processo di rinascita del Ducato di Milano.

Nel 1714 inizia l'epoca piu' infelice per le nostre comunita'.

La chiusa di S. Martino incomincia a rovinarsi. Il Ducato di Milano, travagliato dalle nuove vicissitudini politiche non tiene fede ai suoi obblighi contrattuali di manutenzione alla chiusa e rende in tal modo impossibili altri interventi da parte della Casa Borromeo.

La chiusa intanto continua a deteriorarsi e contiene sempre piu' pericolosamente le acque, finche', nell'anno 1718, investita da una paurosa piena, si rovescia completamente ed il Bozzente irrompe con violenza nel suo vecchio corso portando gravissimi danni alle terre di Cislago, Gerenzano, Uboldo.

Questo avvenimento determina una nuova situazione. mentre le acque del Gradeluso ed una piccola parte di quelle del Bozzente continuano a confluire nel Cavo Borromeo, nel vecchio corso del Bozzente, non piu' sbarrato dalla chiusa di S. Martino, erano ritornate a scorrere la maggior parte delle sue acque dopo 115 anni di assenza.

Gli abitanti dei paesi situati sul vecchio corso, temendo il ripetersi delle passate calamita', raccontate loro dagli anziani, e duramente danneggiati da altre piene negli anni 1729 e 1738, danno subito inizio alla costruzione di opere di difesa.

Cislago allarga l'alveo del Bozzente ed erige sulle due sponde del tratto che attraversa il paese, due enormi argini in muratura () a difesa dell'abitato.

Gerenzano assalito dalle acque fino alle zone piu' alte, alza gli argini e costruisce un grosso muraglione () per proteggere la chiesa ed il cimitero che la circonda e all'ingresso del paese deriva un canale scolmatore, chiamato Cavo Fagnano (25) per il contributo dato da questa famiglia, avente il compito di abbassare il livello di piena nell'abitato.

Origgio e Uboldo a loro volta, avendo sofferto inondazioni anche negli abitati, nel 1729 su progetto dell'ing. Raffagni, scavano una lunga deviazione del Bozzente piegandolo verso la Malpaga (27) per portare le sue acque nel vicino Cavo Borromeo ed allontanarle definitivamente dai paesi.

Il vecchio corso del Bozzente diventa un lungo cantiere di opere individuali e frammentarie che creano solo discordie e rivalità fra i paesi, poiché alla fine risultava che le opere erette a difesa degli uni avrebbero danneggiato gli altri.

## 12.1.3 LA GRANDE PIENA DEL 1756

### LA GRANDE PIENA DEL 1756

Il Gradeluso intanto, che dal 1604 aveva continuato a convogliare le proprie acque nel cavo Borromeo, nell'anno 1744 durante una piena, esce dal suo corso a sud di Mozzate ed imboccata una strada secondaria con andamento incassato, detta Mezzanella, (3 1) che collegava Tradate a S. Martino, si congiunge con il Bozzente sotto S. Martino, e le acque di piena dei due torrenti così uniti, portano danni gravissimi fino all'abitato di Rho, che non aveva più sofferto inondazioni da oltre un secolo.

Ancora una volta i paesi alzano difese, Uboldo e Origgio aprono una seconda deviazione su progetto dell'Ing. Malatesta. (26) Anche questi lavori però si dimostrano inutili; nell'agosto del 1750 il Fontanile che dal lontano 1603 non aveva più causato danni, durante una piena, svia il suo corso verso la solita strada Mezzanella sotto Tradate, e seguendola si congiunge al Gradeluso già precedentemente collegato al Bozzente attraverso questa strada, e così i tre torrenti uniti ed in piena portano la devastazione fino a Rho.

Nel medesimo anno le comunità di Cislago - Gerenzano - Uboldo e Origgio, atterrite da questa nuova e gravissima situazione,

fanno ricorso al sig. Conte D. Luigi Pecchio, in quel tempo giudice delle strade, e presentano a S.E. il Sig. Governatore di Milano le loro suppliche.

Chiedono che il Ducato restituisca i tre torrenti nell'antica disposizione sancita dal "Contratto Borromeo" e ribadiscono che la causa di tutti i mali era dovuta solo alla violazione delle norme dello stesso; sottolineano che la rovina della chiusa di S. Martino, non era dovuta alla violenza di una piena eccezionale, ma solo alla conseguenza di tanti anni di logorio, in assenza di ispezioni e manutenzione; lamentano inoltre che era ingiusto che alcuni paesi subissero le conseguenze della negligenza di chi aveva l'obbligo contrattuale di vigilanza e manutenzione della chiusa "che aveva continuato per più d'anni cento alla difesa della Strada varesina, del pubblico commercio, e dei terreni, i quali formavano patrimonio dello stesso Ducato".

Infine chiedono ai Signori Sindaci che intervengano tempestivamente nel porre i dovuti ripari per la difesa "di una delle più nobili e feraci provincie del Ducato, la quale in breve tempo si sarebbe resa incapace di soccombere al Peso del Regio censo".

In risposta a questi giustificati reclami S. E. il Sig. Paolo De la Slyva, Presidente del Supremo consiglio della città e del Ducato di Mantova, ordina ai Signori Sindaci del Ducato di indennizzare in parte dei danni subiti le comunità ricorrenti e al Sig. Ingegnere del Ducato Ferdinando Pessina di visitare gli sviamenti dei torrenti e di proporre ciò che ritenesse più opportuno.

Ma mentre si davano queste buone disposizioni, il Fontanile di Tradate durante una grossa piena, rompe l'argine vicino ad una strada molinara (l'attuale strada Locate V. - Gorla Magg.), la segue ripercorrendo lo stesso tracciato della rovinosa alluvione che nel 1712 aveva portato gravi danni a Gorla Magg. e ai suoi mulini, ed irrompe nuovamente nell'Olonza provocando altri danni ai mulini dei paesi rivieraschi.

Questo fatto, mentre porta un certo sollievo alle comunita' di Cislago, Gerenzano e Uboldo, che vedono allontanarsi il pericolo determinato dal Fontanile unito al Gradeluso gia' da tempo collegato, al Bozzente, solleva la reazione dei paesi riveraschi dell'Olona. Questi presentano subito ricorso al "Senato Eccellentissimo protettore e custode del fiume Olona": il cui delegato Sig. Giuseppe Bonacina, Vicario del Seprio, dopo un sopralluogo ordina la chiusura immediata di questo nuovo corso e la restituzione del Fontanile al suo antico alveo.

Di conseguenza i tre torrenti ritornano ancora uniti, con le loro acque che confluiscono tutte pericolosamente nel corso antico del Bozzente di Cislago!

Intanto il Sig. Ferdinando Pessina in esecuzione al suddetto decreto si reca sul posto ed ispeziona tutte le valli dei bacini dei tre torrenti, stende una fedele mappa e scrive un'ampia relazione sulle cause che determinano la loro unione. Non riesce tuttavia a formulare un piano poiche' nel febbraio del 1731 colto da febbri, muore a Tradate senza lasciare ai suoi collaboratori le conclusioni dei suoi studi che teneva gelosamente nella sua mente.

Morto Ferdinando Pessina, non si riuscì in quel momento a trovare un altro tecnico di provata competenza che lo potesse subito sostituire. Sorsero invece dispute violente fra "Tecnici" e "Pratici" sulla soluzione del problema che portavano grandi confusioni ed incertezze a chi doveva prendere delle decisioni e come conseguenza il rinvio di ogni iniziativa.

I tre torrenti intanto, scorrevano sempre pericolosamente uniti nel corso antico del Bozzente di Cislago, ed in questa grave situazione si giunse alla grande piena del primo luglio 1756.

In quel giorno su tutto il territorio, da Venegono fino a Rho, imperversò un violento nubifragio che rovesciò su tutta la zona una immensa quantita' di pioggia accompagnata da una devastante grandinata e da un vento impetuoso. Nel giro di qualche ora tutta quella enorme massa di acqua si riversò nei tre torrenti che a loro, volta la confluirono nel vecchio

corso del Bozzente di Cislago, già gonfiato da precedenti temporali.

Le conseguenze disastrose che ne seguirono preferiamo raccontarle con le descrizioni dell'epoca:

"A tutti questi mali pose il colmo la grande piena accaduta nell'anno 1756, quando il Bozzente accresciuto dal torrente Gradeluso e del torrente di Tradate interamente introdottisi contro ogni equita', dopo il taglio dei loro medesimi argini, porto' quasi l'eccidio delle comunita' di Cislago, di Gerenzano, d'Origgio e di Rho " con quella lagrimevole inondazione accorsa nel primo luglio, la quale atterro' case, diserto' immense campagne, affogo' armenti e diede la morte a molti abitanti.

La notizia dell'accaduto giunse a Milano dopo alcuni giorni.

Il Sig. Grassini delegato di Sanita' del Ducato, preoccupato da possibili epidemie che avrebbero potuto insorgere sul luogo del sinistro, invio' sul posto a capo di una delegazione, il Sig. Bartolomeo Beretta con il seguente mandato -:

" per qualche rumore sparso che nei dintorni di Tradate ed altre terre contigue, specialmente verso Cislago si risentono delle cattive esalazioni alla umana salute pregiudichevoli, e procedenti da cadaveri di bestie e d'uomini annegati nella inondazione in quelle parti seguita nei passati i giorni, ovvero dalle biade infradicate, e corrotte dal fango e nell'acqua.

Siamo venuti nel sentimento di ordinare a voi che immediatamente vi trasferiate sul fatto, e visitando ogni luogo pregiudicato da tal ruina diligentemente operate sopra, facendovi al caso di bisogno, guidare da una persona in ogni luogo danneggiato dall'inondazione per farne distinta relazione.

Attenderete diligentemente se vi siano fetori prendendo ancora lume da vicini abitanti in qual luogo, e in qual tempo massimamente si sentono.

Vi informerete distintamente se vi siano cadaveri di uomini o di bestie di qualunque specie insepolti, della qualita' e della

quantita' delle biade che sono state rapite da tale inondazione.

Visiterete le case osservando se in esse vi sia fango o altre immondezze che rendono male odore e se vi si trovano malati.

Insomma sara' vostro dovere prendere tutti quei lumi che sono propri della vostra incombenza.

E dalla relazione seguita al sopralluogo si apprendono i seguenti impressionati particolari.

Osservando gli ordini ricevuti il giorno 18 mattina passai a Gerenzano ed inteso da varie persone il male che il fiume detto bozzente aveva fatto con l'escrescenza della di lui acqua.

Ho saputo dal Sig. Piero Vate, fattore dell'Ill.mo Fagnani e dal console, che sono annegate tre bestie bovine, una del fittabile del Sig. Vedani et le altre due delli fillabile del detto signore e che le dette bestie le hanno godurte.

Niuna persona e' perita, ne vi e' niuna esalazione in detta terra, non essendoci che un solo ammalato ma non per detta causa, e dopo visitato le case dove e' stata l'acqua sono andato a Cislago.

Ivi ho veduto molte case rovinate dall'escrescenza dell'acqua di detto fiume Bozzente, e dal Sig. Paolo Antonio Rimoldi agente dell'Ill.ma casa Castelbarco, e dal console, Arcangelo Zaffarone, ho saputo essere perite 70 tra piccole e grosse bestie bovine e circa 30 tra giumenti e muli. Interrogati se sono perite persone, mi hanno risposto che quattordici persone sono annegate e state sepolte nella chiesa parrocchiale, et un bambino il quale non si e' ancora trovato. Interrogati cosa avevano fatto di tante bestie bovine e di detti giumenti.e muli; mi hanno risposto che alle bestie bovine hanno cavato la pelle et hanno goduto le carni, mentre il reverendo Sig. Curato ha dato il permesso di mangiarne il venerdi e il sabato perche' non avevano altro. Di detti muli e

giumenti hanno cavato la pelle e poi li hanno gettati in detto fiume Bozzente che li ha condotti nelle campagne e nei boschi, eccettuato un mulo d'un molinaro di Prospiano, che era li' capitato per caso, che l'hanno interrato in un orto con le interiora delle bestie bovine. Il console mi ha soggiunto che sono annegate piu' di 100 pecore e che con le galline sono state godute o date per carita'.

Mi hanno detto poi cosa era successo delle capre, o siano ammassi di messi di grano. Mi hanno significato che quelle sono state condotte via dalle acque e sono state raccolte da quelli di Gerenzano e da quelli di Uboldo e di Origgio nei boschi e quello che era ancora da mietere e' stato rovinato dalla tempesta.

Indi con il console ho visitato tutte le case dove e' stata l'acqua ad altezza piu' d'un uomo e che molte persone a gran fatica si sono salvate. Dalle dette case ho veduto che hanno estratto il fango cosi' nelle corti: ormai essiccato non mandava mal'odore.

Ho raccomandato di lasciare aperto ed accendervi del focho per asciugare i muri, et che era buona cosa imbiancarli con calcina.

Interrogato poi se vi erano ammalati, mi hanno risposto esservi una sola femmina ma da molto tempo, e uno chiamato Carlo Filippino per essersi tanto intimorito nel pericolo in cui e' stato d'annegarsi.

Ho visitato anche la chiesa ma ho veduto le lapidi dei sepolti fatte con maestria che non sono capovolte come non ho sentito alcun mal'odore...

Mi sono partito e portatomi a Mozzate con San Martino ho veduto rovinato il ponte, e dal console Carlo Andrea Gino, ho inteso non essere stante danneggiate ne persone ne bestie ma solo le campagne per l'arena mandata all'escrescenza della detta acqua e horrida tempesta.

Passato a Carbonate dal console Pietro Colombo ho inteso che con la detta escrescenza dell'acqua in detto piccolo borgo, non erano perite ne' bestie ne' persone ma era statta l'acqua alta

piu' di un uomo, come ho visitato tanto nell'osteria come in varie case di pigionanti dell'Ill.ma Casa Arconati, ho veduto il simile effetto a Cislago, e siccome in dette case non avevano ancora estratto la litta lasciata dall'acqua, li ho detto di estrarvela subito a cio che non apportasse quell'odore e conseguente danno alla salute. Mi hanno risposto di darli del pane che non avevano di che vivere per la gran tempesta...

La relazione continua con la visita nei giorni successivi a Locate - Abbiate - Tradate - Appiano Lurago Veniano - Limido, dove vengono riscontrati allagamenti e la distruzione dei raccolti causati dalla grandine, mentre numerose case risultano danneggiate dal vento.

Siccome a Carbonate intesi che a Cislago erano statti interrati due muli del molinaro di Prospiano e per essere male intenrati marndavano fetto, mi sono ritornato per accertarmi e per fare levare l'inconveniente se vi fosse stato. Onde arrivato nel luogo, fatto chiamare il Console Arcangelo Zaffarone predetto, mi assicuro' che dei muli del molinaro, era statto interrato solo uno e l'altro, dopo cavata la pelle l'avevano gettato nel Bozzente. Onde ritornato a visitare non ho sentito alcun malodore, e abbondantemente li ho fatto gettare della terra essendo gia' 15 giorni che e' statto interrato. Indi a notte oscura sono arrivato. a Saronno e la mattina mi sono portato a Uboldo dove il Sig. Giuseppe dell'Acqua mi significo' come l'escrescenza del detto Bozzente aveva inondato tutta la terra et nelle prime case era arrivata ad altezza piu' d'un uomo, e con esso avendo visitato le case ho veduto che avevano gia' estratto il fango ormai secco che non mandava nessun odore.

Molte case sono di murati vecchi percio' si sono inzuppate di acqua che mandano un odore che dicono li fa dolere il capo e percio' li ho detto di non dormire in dette case, di lasciare aperto e di fare imbiancare di calce. Interrogato il console Pietro Cataneo se in tale escrescenza erano perite persone e bestie, mi ha detto essere perite due bestie bovine che le hanno godute.

Siccome mi fu detto che in una campagna arenata dal Bozzente vi erano due bestie non interrate vicino alla cascina Malpaga. Sicche' col Console sono stato a visitare la detta cascina distante un miglio vicino a detto fiume che e' stata la piu' esposta. La dove si e' annegato un solo vitello e una pecora che hanno goduto, et avendo purgato le case, li maestri di muro le riparavano.

Passato alla visita di dtte campagne non ho ritrovato che uno scheletro di bestia che sembrava un giumento e ho trovato disinterrato una parte di un altro dalle fiewre o cani che aveva fatto interrare il detto deputato, onde ho ordinato di farlo nuovamente coprire.

Essendo molto lontano la detta cassina da detto luogo mi sono portato a origgio e dal console Gio' Ceriano ho inteso esservi stata pèer le case l'escrescenza dell'acqua del Bozzente ad altezza di un braccio, ma non ha fatto danno e cosi' mi ha confermato il fattore dell'Ill.ma Casa Borromeo, e a circa le ore 17 sono arrivato a Ro'...

#### IL PIANO DI SEPARAZIONE

Una cosi' terribile calamita' spinse di nuovo le Comunita' e le Autorita' a cercare scampo a questi mali. Si tennero congressi, si inviarono ingegneri, si formarono commissioni e si sentirono tante idee senza arrivare, pero' ad una conclusione valida.

A questo punto intervenne con la sua autorita' S.A.S. il Sig. DUCA DI MODENA Amministratore del Governo e Capitano Generale della Lombardia Austriaca, il quale nel 1758 assunse personalmente la responsabilita' del riordino dei tre torrenti. Nomino' una giunta presieduta da S.E. il Sig. Marchese Corrado la quale, con speciale decreto nomino' tre valentissimi ingegneri nelle persone dei Sig. GIANCARLO BESANA ingegnere del Ducato, del Sig. BERNARDO MARIA DE ROBECCO ingegnere camerale e del matematico ANTONIO LECCHI della Compagnia di Gesu'. A questi tecnici fu ordinato di sottoporre al Governo nel piu' breve

tempo possibile, un piano razionale per la sistemazione definitiva dei tre torrenti. Fu anche decretato che alle spese necessarie per la realizzazione dell'opera dovessero contribuire tutte le provincie del Ducato in quanto si ritenne che una provincia così provata nel passato non dovesse da sola affrontare oneri così pesanti.

Il progetto che questi tecnici riuscirono ad elaborare nel giro di pochi mesi, visibile in parte nel disegno originale allegato, si dimostro, un vero piano organico, completo di tutti i particolari. Comprende il rilievo planimetrico del territorio e di tutte le sue caratteristiche idrauliche; riportava i calcoli delle portate di piena dei singoli torrenti e le loro cause; e illustrava con tutti i particolari le opere di eseguirsi.

Il presupposto su cui si basava il piano, era la separazione dei tre torrenti dal Bozzente di Cislago con tre corsi ben distinti da eseguirsi in linea retta fino al termine delle zone abitate, e la dispersione delle loro acque in tre zone distanti e senza pendenze fra di loro.

Il loro corso doveva avere la massima sezione e pendenza in questo primo tratto e diminuire progressivamente dopo le prime derivazioni delle rispettive rogge maestre, per terminare con le successive diramazioni nelle zone di spandimento.

La pendenza e la forma della sezione dei corsi veniva calcolata in modo che la velocità delle acque risultasse sempre costante anche con il variare delle portate, onde evitare i depositi di sabbie nei loro letti.

A questo proposito si consigliava il divieto di zappare il brugo nelle valli dei bacini di alimentazione e si suggeriva un intenso rimboschimento delle stesse al fine di trattenerne il più possibile le acque piovane, e si vincolavano a destinazione boschiva vietando ogni attività agricola onde evitare con il dilavamento delle piogge, l'asportazione del terriccio dai coltivati.

L'assetto finale dei tre torrenti, dopo alcune varianti, veniva previsto come nella Tavola n. 1 e precisamente:

## FONTANILE DI TRADATE

Si doveva utilizzare lo stesso corso rettificandone la direzione e restringendolo in più punti per aumentarne la velocità delle acque ed evitare i depositi di sabbie:

sulla sponda sinistra furono previste arginature verso la strada Mezzanella e altre zone inclinate. Il suo corso giunto così nei boschi di Gorla e Rescalda si doveva dividere in molti piccoli rami con la funzione di disperdere le acque su una vasta superficie di boschi.

Questa zona boschiva (boschi Ramascioni e Mirabello) doveva essere anche in parte circondata da una lunga serie di arginature per impedire che le sue acque di piena si unissero a quelle della zona di spandimento del Gradeluso.

## GRADELUSO DI LOCATE

Per questo torrente che da secoli si dirigeva su Cislago, il piano prevedeva un corso completamente nuovo che doveva essere scavato fino alla zona di spandimento.

Questo corso partendo dall'attuale stazione ferroviaria di Locate proseguiva diritto e variamente arginato fino ai boschi a Nord della Cascina Visconta nei quali si doveva disperdere con varie diramazioni. (6-8-9-1 O)

L'ultimo tratto del suo corso (9-10), con inizio nei boschi di Carbonate e fino alla zona di spandimento della Visconta, doveva essere scavato con una sola arginatura sulla parte sinistra a protezione delle campagne, mentre la contrapposta sponda destra doveva essere priva di argine, affinché facesse le veci di un continuo e regolare scaricatore dei due terzi della portata delle acque di piena.

## 12.1.4 bozzente di mozzate

## bozzente di mozzate

Con un nuovo corso rettilineo, che iniziava dal Ponte sulla strada statale Varesina a S. Martino (24) doveva imboccare il Cavo Borromeo eseguito nel 1604, al ponte della strada Cislago-Prospiano (14). Questo nuovo tracciato poneva termine al grave errore commesso in quella data in occasione della prima deviazione del Bozzente.

Come si ricordera' il vecchio corso fu sbarrato dalla famosa chiusa che in seguito procuro' tutti i mali che abbiamo raccontato. Questo nuovo tratto iniziale era previsto con una forte pendenza per evitare il depositarsi di sabbia durante i periodi di piena. I materiali risultanti degli scavi dovevano essere usati per creare un argine continuo su tutta la parte sinistra del corso (detto << terrone >> con il compito di evitare tracimature verso i terreni piu' bassi di Cislago. Al ponte della strada Cislago-Prospiano, dove il nuovo corso doveva immettersi nel Cavo Borromeo, avveniva la prima derivazione per mezzo di un canale (chiamato ora impropriamente Bozzentino) che con il nome di Roggia Maestra aveva la funzione di prelevare dal Bozzente un terzo delle acque di piena per disperderle nei boschi di Gerenzano. In quel punto ( 1 4) fu' previsto, a questo scopo, uno sfioratore (briglia) con relativo divisore a cuneo per facilitare la derivazione delle acque dal corso principale. A valle dello sfioratore era progettato il riordino del vecchio Cavo Borromeo che dopo tre nuove diramazioni nei boschi di Uboldo; entrava nella zona di spandimento di Origgio nella quale doveva disperdere l'ultimo terzo delle acque di piena attraverso le numerose diramazioni costruite nel lontano 1604 all'epoca del "Contratto Borromeo".. Questa vasta zona boschiva doveva essere circondata da una arginatura di contenimento e al suo termine con tre bocche sfioratrici rovesciare le eventuali acque residue sulle strade per Villanuova Barbaiana

Biringhello, per finire poi nell'Olonza dopo aver attraversato l'abitato di Rho.

Approvato il piano vennero subito appaltati ed iniziati i lavori con un impiego imponente di uomini e animali distribuiti sui vari punti dei tre tracciati, tutte le parti essenziali vennero ultimate verso la fine del 1760, mentre il piano fu completato in tutti i suoi particolari nell'anno 1762.

Al termine dei lavori S.A.S. il Duca di Modena, promotore di quest'opera, ordino' a tutti i proprietari delle terre, che da Tradate a Rho .erano stati in qualche modo interessati o soggetti ai fenomeni dei tre torrenti, di unirsi in un Consorzio, finanziato in parte da loro ed in parte dal Ducato, avente lo scopo di conservare il piano sempre funzionante con le necessarie sorveglianze e manutenzioni. Nomino' pure una Giunta di ministri con il compito di giudicare, in riunioni periodiche, tutte le infrazioni e le necessita' che il Consorzio stesso era tenuto a riferire, ed a intervenire con una speciale autorita', a risolvere qualsiasi situazione.

"La Congregazione dei Torrenti", cosi' era stato allora chiamato il Consorzio, doveva in ogni modo e con ogni mezzo operare per evitare che si verificasse nuovamente l'antico fenomeno:

l'unione dei tre torrenti nel corso antico del Bozzente di Cislago!

La perfezione dell'operae la sua utilita' fu subito verificata durante le piene avvenute negli anni successivi ed e' documentata dallo stralcio della relazione, che di seguito pubblichiamo, diretta al Duca di Modena in ringraziamento per il suo decisivo intervento.

" merce' di provvedimenti cotanto saggi V.A.S. in tempi calamitosi ba condotta a fine un 'impresa per tant'anni desiderata e quasi disperata dagli abitatori di queste terre. Si son separati li tre Torrenti con nuove manofatte inalveazioni, e s'e' perfezionato il necessario progetto di consumare le loro piene ripartitamente ne' boschi e nelle bvughiere. Ed anzi colla sperienza di due precedenti anni s'e' giunto a segno di

volgere a vantaggio di quelle terre la ferocia medesima de' Torrenti.

Impercioche' dalle frequenti loro irrigazioni nella state e nell'autunno gli antichi boschi si dispongono gia' di una maggiore feracita' e quei tratti immensi di sterilissimi piani dalle bonificazioni de' Torrerniti o si abilitano a trasformarsi in dense boscaglie, o dagli agricoltori si rivestono di novelle e gia' sorgenti piantagioni.

Non s' e' veduta giammai una metamorfosi di cose la piu' strana. Que' medesimi terrazzani, i quali, anni sono, al primo udirsi all'orecchio fin da lungi il romore e l'arrivo de' minacciosi Torrenti, s'inorridivano, e paventavano le solite irruzione o nelle case, o nelle campagne; al di di' d'oggi non che temerle, con lieto viso attendono le loro piene, vanno loro incontro per invitarne le acque a diramarsi su loro fondi; altri se le attraggono con nuovi fossati, altri le fermano con arginelli, ed arrestano su fondi sterili quel medesimo interramento favorevole alle nuove piantagioni che riusciva tanto nocivo a seminati. Che se all'imboschimento de' piani s'aggiugnera', com'e' da sperarsi, quello tanto importante delle valli col fare buon uso degl'interrimenti fermati dalle roste, o sia traverse gia' poste in opera questo sol fine; in pochi anni noi vedremo restituita alla nostra provincia ed al Ducato la copia de' boschi che l'amore alla coltura ci aveva tolto con poco sano consiglio.

Tutte queste felici prospettive suscitarono un grande spirito a difesa della nuova opera che sopravvisse anche al successivo alternarsi di governi sul nostro territorio.

Lo testimonia l'editto, pubblicato a lato, emanato nel 1803 dalla Repubblica Italiana subito dopo la sua costituzione da parte di Napoleone, editto che si richiama a quello del 1773 di Maria Teresa d'Austria.

Successivamente si verificarono alcuni difetti: la Roggia Maestra del Bozzente, dal 1765 incomincio' a svolgere male il suo compito progettuale, (smaltire un terzo delle acque di piena

nei boschi di Gerenzano) a causa degli accumuli di sabbia che durante le piene otturavano il suo punto di derivazione dal Bozzente. Il medesimo fenomeno si verificava di continuo anche alle diramazioni della zona di spandimento di Origgio che diventava in tal modo insufficiente a smaltire le acque di piena e di conseguenza le riversava sui territori di Lainate fino all'abitato di Rho, per finire poi nell'Oloni.

Queste anomalie erano dovute al ritardato rimboschimento dei bacini di alimentazione. Continui sono i ricorsi alla "Giunta" di questi paesi che lamentano le continue inondazioni che subiscono, causate a loro dire, dalla nuova opera che preservava i paesi a monte ma danneggiava quelli a valle. Il difetto fu poi eliminato con un canalino scolmatore condotto fino al fiume Olona presso Rho a valle di tutti i mulini del fiume

Il secondo difetto, limitato a Cislago, e tuttora esistente, ha in seguito ispirato il noto proverbio cislaghese. Il nuovo tratto del Bozzente scavato nel 1760 si dimostro' insufficiente a contenere la grossa onda di piena nei periodi eccezionali. In queste occasioni, ma "ogni trent'an e trenta mes" l'acqua tracima dall'argine sinistro nei pressi di San Martino e seguendo la pendenza naturale del terreno "torna al so paes" percorrendo ancora l'antico tracciato del corso del torrente attraverso le vie del paese; causando ancora qualche danno. Le conseguenze di questo difetto furono in seguito mitigate da una grossa vasca volano chiamata "Laghett" scavata verso la meta' del 1800 per contenere parte di queste acque. Nel 1930 venne colmata per ricavarne l'attuale campo sportivo di Cislago.

Questi ed altri piccoli difetti sollevarono anche delle polemiche alimentate da chi aveva parteggiato per un'altra soluzione. Questa situazione viene confermata da un episodio accaduto nel 1763.

In quell'anno gli abitanti di Rho, che precedentemente avevano sempre sofferto le inondazioni del Bozzente sotto questo nome comprendevano anche le acque del Gradeluso, del

Fontanile e di tutti gli altri torrenti minori che vi confluivano, si videro nuovamente allagati da una piena del vecchio Bozzente. Furiose furono le loro reazioni poiche' pensarono che il Bozzente avesse fatto ritorno a Rho e che il Cavo Borromeo con tutte le sue nuove diramazioni non bastasse a consumare le sue acque.

Furono subito spediti dei Periti che costatarono invece che le acque provenivano dalla Roggia Comasina di Cislago e dalle Rogge della Mascazza e dei Piatti di Gerenzano che confluivano nel vecchio corso del Bozzente le acque di un violento temporale locale, mentre :

Bozzente confluiva nel Cavo Borromeo una modesta quantita' di acqua. Queste rogge cessarono poi la loro funzione con le successive variazioni del territorio.

## 12.1.5 situazione attuale

### situazione attuale

Tutto questo fervore doveva pero', diminuire con il passare degli anni. Le opere eseguite erano risultate cosi' funzionali che le generazioni sopravvenute, non avvertendo piu' i pericoli e ricordando sempre di meno i danni e i lutti subiti dai loro antenati tramandarono sempre piu' labilmente e confusamente i loro ricordi, fintanto che le passate vicissitudini caddero in completa dimenticanza, e si giunse a ritenere il corso dei tre torrenti un'opera della natura e non dell'uomo.

In questo stato d'animo il Consorzio dei Tre Torrenti (cosi' venne poi denominato) sopravvisse ugualmente, sotto varie forme e

malgrado tutti i rivolgimenti politici che hanno caratterizzato questo periodo, sino al 1963; anno in cui, sotto la spinta dei proprietari dei terreni, divenuti ormai numerosi e del tutto all'oscuro dei precedenti, decretarono il suo scioglimento.

La fine del consorzio determino' anche l'abbandono di tutta quella severa normativa statutaria e quella assidua vigilanza, affidata a guardie preposte (campari), che aveva permesso la conservazione dell'opera per due secoli esatti.

I tre torrenti, senza altri interventi anche di carattere pubblico, furono cosi' abbandonati all'arbitrio degli uomini e degli elementi.

I loro corsi sono stati continuamente manomessi in funzione delle necessita' dei singoli comuni, e sono stati ridotti fognature a cielo aperto dai loro scarichi urbani.

Le industrie insediatesi in tutto il territorio, hanno immesso nei torrenti i loro liquami che con i loro sedimenti hanno impermealizzato i loro letti e stanno provocando un lento ma continuo innalzamento degli stessi.

Un sintomo di queste alterazioni e' data dalla frequenza degli straripamenti periodici del Bozzente (1880-1917-1951 -1976) non piu' trentennale come recita l'antico proverbio, e sicuro segnale di un equilibrio alterato.

Alcune parti delle zone di spandimento delle acque sono state destinate da qualche comune, del tutto ignaro della destinazione storica di quel territorio, a zone industriali con i conseguenti ed immaginabili inconvenienti alle fabbriche durante i periodi piovosi.

La zona di spandimento di Origgio del Bozzente con tutte le sue complesse opere di diramazione e di arginature, ha da tempo cessato la sua funzione originale a causa del progressivo interrimento delle sue diramazioni. Le acque del torrente sono convogliate dall'antico scolmatore che, continuamente adattato, sottopassa attualmente l'autostrada al bivio di Lainate ed il canale Villaresi a Villanuova; si dirige verso la Barbaiana, Biringhello e attraverso l'abitato di Rho confluisce nel vicino fiume Olona.

Nei pressi della Barbaiana, regolato da paratoie, e' stato recentemente derivato un secondo tratto, che con andamento sotterraneo conduce parte delle acque di piena nell'Olona a monte di Rho.

Le zone di spandimento del Fontanile e del Gradeluso, impermeabilizzate dai sedimenti delle acque inquinate, sono diventate paludi maleodoranti e un grave pericolo alle falde acquifere sotterranee.

Gran parte delle rogge di diramazione costruite per permettere lo spandimento regolare e l'irrigazione di vaste zone boschive sono state manomesse ed alterate dalla vegetazione, e spargono nei boschi le acque con le immondizie che gli abitanti dei paesi a monte gettano nei corsi dei torrenti.

I tre torrenti cosi' vigilati e tenuti in ordine dalle passate generazioni, sono da anni senza interventi organici, ma solo oggetto di interventi straordinari e frammentari senza un piano che prevede anche una regolamentazione e relativa vigilanza.

Tutti questi elementi distruttivi che stanno portando, come conseguenza nuovi pericoli al territorio, hanno spinto l'amministrazione provinciale di Varese a creare due nuovi consorzi operanti pero', limitatamente nell'area della provincia attraversata dai torrenti. Il primo interessato al Bozzente e al Gradeluso, raggruppa i comuni di Locate, Carbonate, Mozzate, Cislago, Turate, Gerenzano, Uboldo Origgio; il secondo per il Fontanile con i comuni di Venegono, Tradate e Gorla aventi lo scopo di risanare i torrenti con interventi previsti in due tempi diversi.

Con il primo intervento, che mira a eliminare qualsiasi immissione di scarichi urbani ed industriali nei torrenti, verra' realizzato un collettore parallelo ai loro corsi nel quale saranno convogliati tutti i liquami per essere successivamente trattati da un depuratore e restituiti ai torrenti sotto forma di acque pulite. Il secondo intervento in fase di progetto prevede il riordino idraulico dei torrenti in un'ottica piu' aderente alle nuove realta'.

Le vicende del Bozzente, fin qui descritte, sono sintetizzate da un brano della poesia scritta verso la seconda 1800 dal Sig. Carlo Valcamonica, venuto a Cislago con l'incarico di speciale.

In questo suo scritto, in un dialetto cislaghese poco ortodosso, vengono rievocati i punti piu' significativi della storia del torrente:

- Il corso del torrente che si snoda fra le vie del paese
  - La grande piena del 1756
  - La seconda deviazione del suo corso del 1760
  - Il difetto del nuovo tratto del suo corso, con la "descrizione" di una delle inondazioni periodiche
  - La formazione del laghett... con una sua libera interpretazione per rendere i verbi piu' comprensibili a chi non ha molta confidenza con il nostro dialetto, e' stata affiancata una versione in lingua che cura piu' il rispetto della rima che la forma.

Cislagh se voerem cred al sur segrista  
De San Giovann in Conca de Milan .  
Ch 'el sa tradu' el latin a prima vista  
Con gramatega a calepin in man,  
Voeur di: al de chi del lagh: donca al de la'  
Gh'era sicur on lagh, no gh'era prusma'.

Ai rtoster temp on bulo d'on fattor  
Per giustificà el titol de Cislagh  
No cakoland rte spesa, ne sudor,  
El se miss in la mertt de fall on lagh;  
Ma pover desgrazaa! l'ha faa on laghett  
Che l'acqua la ten tant com'evt cribiett!

Orla voeulta in del mezz dà sto paes  
Passava per so cowlod on torrent  
Che cont on termerz puro milanes,  
Ch 'el verz de bozza, el ciamen el Bozzertt,

De solit succ, ma quartd elpioeuv, elpioeuv,  
 El se impiendiss anca pussee d'on oeuv.

Certt yuindes ann indree, rompuu ogni bria  
 El l'ha inondaa fasend rovinrtà. dagn:  
 Tartti ca j'ha distrutt e mennaa via;  
 L 'ha traa sotto sora covt, strad e campagn;  
 E pesg anmd, per rzostra mala sovt,  
 In sto piennon quindes personn gh 'hirtn movt.

poeu l'han incanalaa, sto cav bellee,  
 In maniera che l'acqua lrtscì pian pian  
 L 'artdass a cortsuwtli lee da par lee  
 In di 60sch glo de Ubold e Gerenzan:  
 Ma in sto @/ottanta anm@ ona canajada@  
 Sta birba d'ort Bozzent te me l'ha fada.

@'va Mozzaa e la frazion de Scln Martirt

l'acqua e strada e riva;  
 L 'ha sorwtontaa con  
 L 'ha quatta @:lo bdSCh e CaWtPa9Yt vesin,  
 E nanca el nost stradorz el se la schiva,  
 Ch@ on colp de fianch ne taja foeu on chignoèu  
 Com 'el fuss batelmat, o quartiroeu.

E l'@ pur anch staa fortunaa el tranvaj  
 A passagh su on quart d'ora prima e appena  
 Che l'acqua in del terron la fass el taj  
 Lavgh on des pass, lassand (sfogaa la pienna  
 per via d'on bus diventaa a. sv41t trincera)  
 Tutt el telar sospes, ch'elpar nanch vera.

Cislago, se vogliamo credere al signor secrista

di San Giovanni in Conca di Milano  
 che sa tradurre il latino a prima vista  
 con grammatica e vocabolario in mano,  
 significa: al di qua' del lago: dunque al di là  
 c'era di sicuro un lago, non c'e' dubbio.

Ai nostri tempi un bullo d'un fattore  
 per giustificare il titolo di Cislago  
 senza calcolare ne spesa, ne sudore,  
 ha pensato di farlo un lago;  
 ma povero disgraziato ha fatto un laghetto  
 che trattiene l'acqua come un setaccio!

Una volta in mezzo a questo paese  
 passava per sua natura un torrente  
 che con un termine puro milanese  
 che deriva da bozza (pozzanghera) lo chiamano Bozzente  
 di solito asciutto, ma quando piove, piove,  
 si riempie anche piu' di un uovo.

Cento quindici anni addietro, rotto ogni argine  
 ha straripato facendo rovine e danni:  
 tante case ha distrutto e portato via;  
 ha messo sotto sopra cortili, strade e campagne:  
 e peggio ancora, per nostra mala sorte,  
 in questo pienone quindici persone sono morte.

Poi l'hanno deviato, questo caro bellimbusto,  
 in modo che l'acqua così pian piano  
 Andasse a consumarsi da sola  
 nei boschi giu' verso Uboldo e Gerenzano:  
 ma in questo ottanta (1880) ancora una canagliata  
 questa birba d'un Bozzente ce l'ha fatta.

Fra Mozzate e la frazione di San Martino  
 riva e strada con l'acqua ha sormontato:

ha allagato boschi e campagne vicino, e neanche il nostro stradone (\*) se l'e' schivato, perche' con un colpo sul fianco ne ha tagliato una fetta come fosse quartirolo oppure ricotta.

ed e' stato fortunato il tramvai a transitare un quarto d'ora prima appena che l'acqua facesse il taglio nell'argine largo circa dieci passi, lasciando sfogata la piena attraverso un varco diventato subito una trincea tutto il binario sospeso, che sembra neanche vero.

(\*) L'attuale Statale Varesina, a quel tempo percorsa dalla tramvia a vapore Milano-Tradate.

## 12.1.6 Alcune note:

### Alcune note:

- 1) Importanti ritrovamenti nel tratto del Bozzente che toccava Uboldo, Gerenzano e Cislago, testimoniano la sicura occupazione anche di questa zona e una sostenuta attivita' agricola e commerciale.
- 2) Centro di formazione romana non e' fortificato ma aperto e dedito al commercio o al passaggio di truppe oltre le Alpi. In Cislago esso potrebbe essere sistemato nella fascia di terra compresa tra la via Varesina e il vecchio corso del Bozzente e piu' precisamente tra la chiesa parrocchiale, la cui torre campanaria in origine scostata dalla chiesa poteva indicare una torretta di semplice osservazione, e la contrada della

Piscina. La tomba sopra ricordata e' inoltre proprio collocata secondo l'uso romano sulla strada adiacente.

- 3) Da un attento esame alla toponomastica di Cislago sulla base di indicazioni piu' antiche, esso appare collocato sull'altro versante del fiume Bozzente, verso sud-ovest ed e' delimitato a nord dalla contrada Crube' (via Cavour), a sud dalla piazza Grande (piazza Trieste), a est dal Bozzente stesso (piazza chiesa, piazza Castelbarco, via Garibaldi) e a ovest da una contrada che univa direttamente l'odierna via Cavour con la piazza Grande. Oltre il nucleo centrale, sorge dunque l'agglomerato civile, disteso verso sud e verso ovest a forma di semicerchio, mentre la devozione religiosa del signore franco permette l'edificazione di una chiesa sotto il titolo di San Martino nella tipica tradizione del suo popolo, e continuata nei secoli con il nome di Maria Annunciata e San Martino.

- 4) Nuove modifiche al castello e creazione del Vialone

Dal 1820 Cislago riprende un deciso incremento di popolazione. Il 1822 conta 1721 abitanti di cui 1477 residenti in paese e 244 nelle varie cassine. Il 1825 ne indica 1746.

Nuovo slancio e' ripreso dalla famiglia Castelbarco che rafforza i suoi domini e il suo stile di vita ossequioso e galante.

Al sontuoso palazzo vengono aggiunti lavori di restauro. I fossati vengono completamente colmati, ecc.

- 5) Alla cappella della Immacolata.

Una visione piu' aperta e riassuntiva, tutto quando il complesso sacro principale di Cislago appare dunque sistemato in modo da avere il paese sul suo lato Sud-ovest.. Esso e' ancora piu' isolato quando il Bozzente che scorre sul frontespizio, e' in piena. Una nota del 1852 sottolinea appunto che il Bozzente lambisce le pareti del cimitero attorno alla chiesa e quando tale torrente e' privo d'acqua, si arriva al cimitero e da li' alla chiesa per 16 gradini. Se poi proprio vi e' innondazione, rimane impossibile agli abitanti accedere alla chiesa e per il parroco andare verso gli abitanti, perche' non esiste un ponte sopra il detto torrente.

6) La chiesa dunque di Santa Maria e San Pietro e' avviata ad ampie trasformazioni che gia' nel 1582 fu detta non piu' sufficiente per la popolazione e nel 1597 non fu piu' capace di tutto il popolo che sta nella maggior parte dall'altra sponda del Bozzente e che non puo',arrivarci quando esso inonda.

7) Del parroco Riva.

Basti ricordare la lettera del 2 settembre 1759 in cui, parlando dello straripamento del Bozzente, conferma che nelle occasioni precedenti sino al 1605 le opere stradali intervennero a sistemare i danni generali senza spesa alcuna per i vari curati di Cislago e paesi prossimi, ma confessa che nel precedente anno 1758, volendo la casa Castelbarco fare allargare il letto del Bozzente, essa pretendeva dal curato il pagamento di lire 89. Gia' il curato, vista la noncuranza degli organi pubblici del momento, a seguito di ulteriori inondazioni, era pero' intervenuto personalmente con 100 zecchini per costruire un muro per il riparo del giardino, della sua casa e della chiesa,, primi a ricevere l'impeto di quell'acqua. Per i lavori decisi invece da quei Castelbarco, il parroco ora, oltre a partecipare alle spese, doveva anche convincere gli abitanti a fare quattro giornate di lavoro gratuito. Tutto questo egli dovette poi accettare per non incorrere in lunghe discussioni e tribunali.

8) la chiesa legata al castello.

La chiesa era riposta su un rialzo del terreno, lambito dalle acque del torrente Bozzente che passava proprio dietro la sua cappella maggiore e rimaneva ancora cosi' piu' strettamente unita al progetto planimetrico medioevale di luogo addossato al suo castello oltre che protetto dalle presenti forze naturali.

9) La chiesa di Santa Maria in campagna. (vedi diapositive con cappellette avanti)

Tenuto conto che il suo lazzaretto cioe' luogo di sepoltura di questi sfortunati per Cislago era a poche decine di metri dalla stessa chiesa di Santa Maria e che tale chiesa presenta nei suoi affreschi figure dedicate a S. Sebastiano e a S. Rocco (seconda e terza nicchia sulla destra per chi entra dal centro) santi a cui si faceva ricorso in queste tristi circostanze, la questione diventa piu' chiara e credibile.

Il suo carattere isolato o riservato espresso nelle sue mura che attorniano la chiesa, le case e le loro cascine, e' confermato anche dal luogo scelto per la sua sistemazione. Infatti fino al 1604 scorreva avanti a questo centro dalla parte verso Cislago, il torrente Gardaluso o Gradaluso o Bozzentino che proprio qui terminava la sua corsa e dispedeva le sue acque, come si legge nella topografia del corso antico e moderno dei tre torrenti di Tradate, Gardaluso e Bozzente. A questo riguardo ancora per la visita pastorale del 1603, nel riportare le terre appartenenti alla chiesa, si dice che tra i confinanti di una terra di sette pertiche in Musarella o Miserella scorreva il fiume Bozzente Minore o Bozzentino ( A.S.M. Notarili cart. 9025) . Esso, continuando la sua corsa, passa davanti di S. Maria e sfoga nelle terre del Campaccio. La poverta' di queste terre, sottolineata dal termine Miserella o Campaccio, indica appunto come la presenza del Bozzentino le rendesse di minor valore o produttivita' rispetto alle altre anche vicine.

Il tracciato segnato dal Bozzentino per buona parte dell'anno serviva come strada o sentiero per Rescalda, Legnano e Gallarate.

Inoltre le due vie di uscita dal centro di S. Maria ancora evidenti: una di fronte alla porta principale della chiesa ( ora generalmente chiusa da un portone in legno) e l'altra aperta e passante sotto un arco che va, lungo il percorso fiancheggiato da sette piu' sette cappellette della via Crucis in cattivo stato, ad immettersi sulla strada principale per Cislago, non segnano che una linea unica proveniente dalla contrada una volta detta di S. Maria Siate ed ora Magenta e diretta al sentiero di Gallarate o Legnano.

Nel capitolo dedicato alla chiesa parrocchiale di Cislago era rimasto il dubbio di attribuzione della chiesa sotto titolo di S. Maria segnata 256 A nel Liber Sanctorum di Goffredo di Bussero, alla stessa chiesa maggiore o piuttosto ad altra chiesa nelle vicinanze.

Ora se veramente doveva sussistere una chiesa di S. Maria accanto alla parrocchiale, questa non puo' essere stata altro che S. Maria campestre. Tuttavia il termine aggiuntivo: di Sia, Siate, Scia', Sciate o Sedate non permette una definitiva, unica e ultima spiegazione sulla nascita della chiesa. Si puo' dire che esso e' interpretabile almeno secondo due punti di vista sostenuti dalla parlata della popolazione del posto: o sottolinea la posizione della chiesa appunto con significato - da questa parte - della strada o del letto del Bozzentino, oppure e' riconducibile alla figura della Madonna venerata da piu' secoli in detta chiesa e considerata miracolosa, nel senso che, mostrandosi in stato interessante, indicherebbe la nascita del bambino che sta per venire a salvare il mondo.

10) La chiesa di Tutti i Santi nella Fagnana.

Alla destra vi sono le case dei coloni dei Fagnani. Antistante la chiesa, in cui si puo' guardare dentro attraverso una finestra vi e' uno spazio e rimane il transito che supera il fiume detto Bozzente (A.C.M. Pieve di Appiano vol. III XXVII, XL).

## 12.1.7 Il torrente Bozzente deve essere controllato

### Il torrente Bozzente deve essere controllato

Tratto dal libro "Cislago, terra di poveri, terra di furbi" di Livio Mondini.

-----  
Come gia' sappiamo il Torrente Bozzente al quale si univa il Gardaluso o Bozzentino, scorreva da S. Martino per Cislago e poi per Gerenzano e Uboldo portando frequenti inondazioni a tutte queste terre nei momenti di piena. Ora

doveva subire una deviazione.

Nell'anno 1603 le Comunita' di Cislago e Gerenzano fecero ricorso al governatore di Milano, come si vede nella supplica registrata nell'istromento di contratto tra il signor conte Renato Borromeo e il ducato di Milano e le dette comunita', con queste parole: trovandosi che si era supplicato attraverso gli agenti delle terre di Cislago e Gerenzano a Sua Eccellenza di ottenere la facolta' di deviare le acque del torrente Bozzente, che appunto scorrevano nel loro antico cavo parallelo alla strada maestra varesina e recavano grande danno alle stesse terre e alla stessa via, e che l'illustrissimo conte Renato Borromeo si offriva di condurle per un cavo nuovo da costruire nella parte dei suoi beni in Origgio, ancora si invita il signor Ottavio Raverto giudice delle strade a visitare il posto e riferire...(10).

Nella relazione seguita alla visita fu riconosciuto il vantaggio che ne ricavava tutto il Ducato e le terre di Cislago e Gerenzano dalla meditata diversione del Bozzente dall'antico suo alveo per mezzo di una grandiosa chiusa presso San Martino in modo che impedisse qualunque trascorrimento d'acque in caso di piena sulla strada Varesina ed anzi, rimanendo cosi asciutto, potesse essere utilizzato anche come strada. Nel contratto tra Renato Borromeo e Orazio Albano sindaco del Ducato, e' scritto: inoltre esso signor conte promette di far fare una chiusa di ceppi o sassi e mattoni in calcina nel cavo del detto torrente e nel luogo ove le acque di esso si

introducono nel cavo nuovo, in modo tale che nel futuro l'acqua di questo torrente non possa dar danno a detta strada. Così questa diversione di tutto il Bozzente nel nuovo cavo fu ottimamente proposta dagli ingegneri e periti di quel tempo ed eseguita nel 1604. Il cavo Borromeo poi non solo fu condotto per molte miglia attraverso vaste brughiere e boschi di Cislago fino ai confini di Origgio, ma si scelse una linea di direzione e di corso sopra il piano alquanto rilevato delle stesse brughiere dove potesse diramarsi agevolmente e spandersi nei piani inferiori e consumarsi per via in buona parte, anche prima di condursi nelle terre e nelle brughiere di Origgio.

Questo permetteva altresì di non lasciarlo scorrere fino a Lainate o a Rho perché lo stesso Borromeo destino' 4500 pertiche delle brughiere e boschi di Origgio delle 10 mila che possedeva, per il suo sfogo o spandimento. Fu così

creato un intreccio di canali e di loro sostegni attraversanti, in modo che si imboccassero le acque dei canali superiori e da qui piano in piano lentamente scendessero ad occupare l'estensione di tutti i boschi. Un lavoro ben fatto e' bastevole in quei tempi all'intero spandimento delle restanti acque del Bozzente entro cui ancora scaricava il Gradaluso. Sempre nel 1604 fu stipulata una convenzione tra la casa Borromeo e la casa Fagnana per l'apertura del cavo di Gerenzano. Questo stato di cose duro' dal 1604 fino al 1714 come si vede dalle mappe del 1718 e dalle attestazioni degli uomini più provetti di Cislago, i quali confermarono che sempre avevano visto la confluenza del Gardaluso e del Bozzente nel Cavo Borromeo e la grandiosa chiusa poco sotto San Martino fino al 1714, comprese alcune riparazioni negli ultimi anni. Tra tutte le testimonianze figura quella del Fattore Morone uomo vecchio di Cislago e di altri che avevano partecipato a questi lavori. Gli stessi uomini di Cislago come testimoni di vista ne ricordano la forma: chiusa costruita con grandi ceppi e solidissime impalcature, con una gran fronte armata di

colonne di legno a guisa di paladella, con una altezza di braccia 9 - 10 circa, con il rinforzo alle spalle

di quattro grandi gradinate di ceppo vivo le quali andavano a terminare in un sottoposto piano di grosse tavole di legno. Solo in tempo di massima escrescenza, , dalla cresta e sommità della chiusa, si scaricava una moderata porzione di acque nel vecchio cavo. Questo sta ad indicare un cambiamento verso la fine del seicento-inizio settecento da chiusa a travacatore. Il vecchio letto del Bozzente assume così completamente il servizio di strada comoda ai viandanti. Tale sicurezza di progetto tenne lontano per tutti questi anni, qualsiasi querela.

Altre tribolazioni non mancarono. Per tutto il ducato di Milano continuarono grandi movimenti di truppe e nelle loro soste in questo o in quel borgo frequenti erano le segnalazioni di disturbo. A questo riguardo ancora e' scritto nella visita pastorale a Cislago: la chiesa parrocchiale di Cislago essendo tutta stata fabbricata de novo con l'elemosina e sovvenzioni del popolo e con gran spesa per la povertà e grandissimi carichi, non si e' potuta ridurre a perfezione conforme ai decreti generali et ancora dalle visite onde stando i medesimi aggravii del popolo per l'alloggiamento di soldati ed altri ne' si possono fare le ordinazioni quali converrebbero (11).

Anche Cesare Visconti signore di Cislago, ascritto al consiglio dei LX decurioni e particolarmente incaricato di chiedere provvedimenti contro la licenziosa e violenta condotta delle soldatesche spagnole stazionate nello stato di Milano e contro l'inerzia della pubblica amministrazione dal 1620 al 1630, fallì nella sua missione (12). Se non riuscì a concludere nulla di buono per la popolazione gravata da pesi e dolori, fu però abile nel mantenere ed accrescere onori dallo stesso governo spagnolo subito dopo i tragici anni delle pestilenze.

Infatti con la guerra dei trent'anni, del Monferrato e della Valtellina si fecero sentire disagi in tutta la Lombardia.

In particolare furono mandati all'assedio e successivo saccheggio di Mantova dall'imperatore Ferdinando II, 25 mila soldati mercenari di fanteria noti come Lanzicheneccchi. Sin dalla primavera del 1629, un primo scaglione era giunto a Lindau sul lago di Costanza; di li passarono in Valtellina e nei Grigioni. La peste fu portata da costoro nello stato milanese. Finche' rimase a Milano il governatore spagnolo don Gonzalo Fernandez de Cordoba, si riusci' a fermarli fuori di Lombardia, ma dal 22 agosto, costui si ritiro' da Milano e in seguito i lanzicheneccchi dilagarono nelle nostre campagne senza piu' alcun freno alle loro scorribande. Tutti i paesi attorno a Lecco ne furono colpiti. Il 22 ottobre la peste era gia' entrata in Milano attraverso un soldato milanese che veniva da Lecco ed aveva acquistato, se non rubato, vestiti da quei soldati. Si cerco' di nascondere questi mali e i primi morti di peste, senza ricorrere subito alle necessarie cure da estendersi in citta' e nei dintorni. Anzi si crearono feste in cui, per la grande raccolta di persone, divenne ancora piu' facile per il morbo il diffondersi. Ultimo fra tutti i divertimenti, fu reso massimamente solenne il carnevale del febbraio 1630 e la peste fece strage per tutto l'anno (13). A nulla valsero le processioni per calmare l'espandersi della peste, L'odore sgradevole dei corpi colpiti, della paglia sudicia, delle stalle e degli animali abbandonati diventava sempre piu' insopportabile. L'unico rimedio rimaneva il fuoco e l'isolamento in quarantena. Interi villaggi vennero distrutti e gli abitanti sterminati. Sorsero ugualmente in questi tristi giorni, false credenze proprie di chi e' sempre vissuto nella ignoranza. Una caccia alle streghe e il saccheggio. La salvezza era nel tempo delle piogge che avrebbe purificato ogni cosa.

Cislago non fu certo risparmiato. I cadaveri infetti di questo doloroso 1630 furono posti nel luogo detto anche qui Lazzaretto ed identificabile nella zona centrale dell'attuale Cimitero Comunale. Qui fu alzata una croce ricordo e in diversi tempi la Comunita' vi si recava processionalmente a suffragare le

anime di quei poveri defunti. Rimase per molti anni, un campo aperto su cui normalmente passavano le bestie e che solo in seguito fu cinto interamente da un muro (14).

Non si ha una rilevazione esatta circa il numero dei morti di peste nel 1630 perche' il registro dei morti, a differenza di quello dei battezzati e dei matrimoni, non e' conservato ne' in archivio parrocchiale ne' in archivio di curia. Non si sa come sia andato disperso. Eppure anche di questo registro si ricordava tanto nel XVI secolo che nella prima meta' del XVII secolo, la opportuna conservazione ed attenzione in ripetute visite pastorali.

Una cosa tuttavia appare chiara e degna di riflessione: il numero degli abitanti, che aveva visto da piu' anni un progressivo incremento dovuto, oltre che ad possibile aumento delle nascite, alla sistemazione di persone nuove al seguito di gentiluomini, ad immigranti che sfuggirono dai grossi borghi dopo la peste del 1576 e a famiglie qui trasferite dal signore Cesare Visconti per far rendere le sue terre, subisce ora un arresto e una diminuzione.

Infatti, anche tenendo presente un numero di persone abitanti alle cascine e non sempre calcolate, nel 1566 si contavano per Cislago 650 anime (15), passate nel 1568 a 750 (16). Cinque anni dopo, sono gia' circa 1050 (17) e 1180 nel 1577 (18). Si arriva a 1200 nel 1582 (19) mentre a cavallo del XVI e XVII secolo il numero subisce un rallentamento mantenendosi sul migliaio (20). Nel 1620 al tempo dell' acquisto del feudo di Cislago da parte di Cesare Visconti, e' perfettamente leggibile una popolazione di 1500 anime (21) che decisamente si abbassa a 1220 nel 1670 (22). Le famiglie che sempre nel 1620 sono registrate in numero 181 (23), sono ancora ferme a 175 nuclei un secolo piu' tardi e cioe' nel 1715 (24).

## 12.1.8 Il Bozzente deviato verso l'esterno del paese

### Il Bozzente deviato verso l'esterno del paese

Tratto dal libro "Cislago, terra di poveri, terra di furbi" di Livio Mondini.

Un'epoca infelice riprende dall'anno 1714 a causa delle nuove inondazioni e dei danni causati dallo straripamento del Bozzente.

La citata chiusa si ruppe per le mancate necessarie riparazioni a cui dovevano concorrere per metà' la Casa Borromeo e per metà' il Ducato interessato alla difesa della strada Varesina. La sola Casa Borromeo non volle caricarsi della spesa totale per la riparazione della chiusa che sempre più' percossa e scompaginata dalle piene si sfascio' completamente e si rovescio'. Il torrente, dal canale che andava al cavo Borromeo, ripiego' verso il suo antico alveo e piombo' sopra le terre di Cislago, Gerenzano e Uboldo.

Ognuno penso' al suo caso. La comunita' di Cislago si volse interamente ad allargare e sprofondare il vecchio letto del Bozzente per impedirne i traboccamenti sopra le sue terre. La comunita' di Gerenzano assalita dal torrente nelle sue medesime abitazioni, alzo', ripari, costruì argini, aprì nuovi cavi per lo sfogo delle piene. Le comunita' di Uboldo e Origgio, dopo averne sofferto funeste inondazioni nell'abitato e nelle campagne, si videro costrette nel 1729 ad aprire un nuovo grande cavo delineato dall'ingegnere Raffagni. Le spese risultarono esagerate e gli sforzi inutili. Dopo molte inondazioni decisero concordemente di riaprire un altro cavo di reciproca utilita' e più' sicuro del primo come appare dalla

relazione autentica del signor Bartolomeo de Giovanni Agrimensore.

Tutti i possessori furono d'accordo nel ritenere che una netta diversificazione dei vari torrenti di Tradate, del Gradaluso e del Bozzente permettesse una sicura esenzione da qualsiasi piena nei loro campi. Dura lezione fu appresa da tutti nel 1750 quando anche il torrente di Tradate, rotti gli argini della riva sinistra, si unì agli altri due e causò gravi danni alle singole comunita' da San Martino a Rho. Infatti nello stesso agosto il Bozzente, accresciuto da quel congiungimento, rese inutili i precedenti ripari e inondò molte terre. Nel settembre furono presentate suppliche al giudice delle strade Pecchio Luigi per riformare gli antichi stati dei torrenti.

Si riconobbe che la caduta della chiusa di San Martino non era avvenuta per sorpresa del torrente ma perche' si era trascurata la continua attenzione e la normale riparazione annuale. Si valutarono anche i gravi danni per il pubblico commercio. I lavori furono affidati all'ingegner Pessina Ferdinando che presto però morì di febbre nelle lunghe sue visite in queste zone. Costui lasciò almeno fortunatamente un esattissimo disegno dello stato dei torrenti. Dopo la sua morte tutto fu lasciato in sospenso. Abbandonata così la speranza di una soluzione pubblica, ognuno cercò ancora da se' qualche ripiego e fece in modo di scaricare il torrente sopra le terre dei vicini possessori (49). Da qui sorsero discordie e contestazioni. Il culmine di tutti i mali fu raggiunto dalla grande piena del primo luglio 1756 quanto il Bozzente accresciuto dal torrente di Tradate lasciò il seguente impressionante ricordo. Nelle terre verso Cislago si risentono cattive esalazioni pregiudichevoli alla umana salute e procedenti da cadaveri di bestie e di uomini annegati, dalle biade infracidite e corrotte nel fango e nell'acqua. Riferiscono l'agente del Conte Castelbarco, Antonio Rimoldi e il console Arcangelo Zaffarone che sono perite 70 bestie bovine tra grosse e piccole, circa 30 tra giumenti e muli. Inoltre sono annegate 14

persone ora sepolte nella chiesa parrocchiale e un bambino che ancora dopo quindici giorni non era stato ritrovato. Alle bestie bovine e' stata tolta la pelle e se ne sono mangiate le carni dopo che il parroco aveva dato il permesso di consumarle e il Venerdì e il Sabato perche' non avevano altro.

Anche ai muli e agli armenti e' stata tolta la pelle e poi si sono gettate nello stesso fiume Bozzente che li ha trascinati nelle campagne e nei boschi. Il console aggiunge che sono morte piu' di cento pecore. Il frumento era stato condotto via dall'acqua ed il rimanente restava rovinato per la tempesta. L'acqua aveva raggiunto le case ad altezza d'uomo. Da queste case colpite molte persone si sono salvate a fatica e poi ebbero molto fango da estrarre: rimaneva buona cosa imbiancare di calcina. A parte una femmina ammalata da molto tempo, in questa occasione cadde ammalato un certo Carlo Filippino per essersi tanto intimorito di morire annegato. Attorno alla chiesa erano rovinate le lapidi dei sepolcri ma non si sentivano cattivi odori (50). Un'altra testimonianza del parroco Riva sottolinea: il primo luglio del 1756 alle ore tre pomeridiane, venne orribile tempesta e segui inondazione di acqua che sormonto' e allago' le case e le campagne. Nella mia camera l'acqua arrivava a due braccia e atterro' molti muri. Essa affogo' molte bestie e persone. Una donna di 75 anni fu trovata dopo otto giorni alla Fagnana Furono di conseguenza spediti nuovi periti ma solo con il diretto intervento del duca di Modena nel 1758 la questione fu considerata oggetto di pubblico bene.

L'ingegnere Besana lavoro' al conseguente piano di sistemazione di detti torrenti a partire dal 1762.

Una dichiarazione del regio cancelliere Annibale Marza del 25 maggio 1782 ci illustra l'intesa raggiunta. Il Gradaluso fu separato con un nuovo cavamento al di sotto della Stradella nominata dei Ronchi di Locate e va a terminare nelle brughiere di Cislago. Questo torrente corre tutte incassato sino al risvolto delle brughiere di Carbonate, Mozzate, mentre

tutta la parte destra e' mancante d'argine affinche' le acque in occasione di piene possano debordare da quella parte per il consumo e il beneficio delle brughiere da abilitare a bosco; il restante viene consumato nelle brughiere di Cislago ridotte ora in gran parte a boschi per la buona direzione di quei possessori. Il Bozzente fu separato dal suo antico letto con un nuovo rettilineo e spazioso cavo fatto nel 1774 che dal ponte ponte fabbricato per la strada regia Varesina presso San Martino di Mozzate, va sino ad altro ponte serviente per la brughiera di Cislago e per le strade di Busto Arsizio e Gallarate e poi fu introdotto nel vecchio cavo Borromeo sino in fine dei boschi di Origgio. Il Fontanile di Tradate fu abilitato in modo da poter contenere il torrente anche nelle grandi piene e per dargli maggiore sfogo, fu fatto un nuovo rettilineo al di sotto delle vigne Candiane sino alla Cassina Cipollina. Poi le acque passano nel vecchio cavo sino in fine dei boschi detti del Mirabello sotto Gorla Minore. Al di sotto della cascina Cipollina cominciano le diramazioni delle sue acque divise in varie bocche che vanno a spandersi nei boschi suddetti. Il restante passa in consumo fra le brughiere di Gorla Minore e Maggiore, Prospiano, Rescalda e Castellanza.

Una conclusiva aggiunta dell'ingegnere Giuseppe Perego del 2 dicembre 1788 cosi' dice: per impedire gli antichi sconcerti avvenuti per la congiunzione delli tre torrenti e per migliorare il corpo delle perniciose loro acque, fu prescritta la riattazione ed aprimento di antichi e nuovi canali di utile erogazione; furono vietate le arbitrarie pericolose diramazioni; si concertarono finalmente lungo il rispetto loro corso Traverse e imboscamento nelle valli, arginature sopra le rive, saltacavalli e terroni attraverso le strade basse, opere tutte dirette e capaci a regolare le defluenti esuberanze, ad arrestare li debordamenti, ad impedire l'interrimento dei cavi e molto piu' il desolamento e l'eccidio delle vicine popolazioni e degli interiori territori.

## 12.1.9 Il cambiamento del genere di vita nelle cascine di Uboldo.

### Il cambiamento del genere di vita nelle cascine di Uboldo.

L'originale di questo lavoro si trova presso la Biblioteca Comunale di Uboldo. E' composto da 33 cartelle dattiloscritte comprese 5 cartine della zona rifatte a mano. In mancanza di dati precisi, si presume sia stato eseguito dalle scolaresche. E' stato qui ricopiato per questione di leggibilita'.

Premessa

In questo lavoro ci siamo proposte di effettuare una ricerca su come viveva e come si vive oggi nelle cascine. Lo spunto che e' stato offerto dalla discussione sulla Ca' Morandi di Saronno, nell'articolo apparso sul "Giorno", un importante quotidiano, in relazione al problema del trasporto pubblico, tra il centro del paese e le cascine ubicate fuori dal nucleo principale, e dal vivo desiderio che c'era in noi di scoprire quale mondo si agitasse dietro le cascine.

In primo luogo ci siamo recate in comune dove ci siamo informate del numero e del nome delle cascine e dove abbiamo ottenuto una carta geografica per conoscere la loro ubicazione fuori dal nucleo fondamentale. Con l'aiuto di testi fra i quali primeggia quello di C. Saibene, () abbiamo approfondito lo studio sulle case rurali della Lombardia; tutto cio' e' servito a formulare la nostra ipotesi cioe' verificare se c'e' stato un cambiamento del genere di vita nelle cascine.

Per questo abbiamo formulato un questionario per realizzare interviste uguali in ogni cascina.

Abbiamo potuto stabilire in quale periodo si e' verificato il cambiamento di vita e conoscere i problemi e le prospettive per il futuro nelle cascine.

Ubicazione delle cascine

Il centro urbano di Uboldo occupa parte sud-est di un grande quadrilatero.

Esso e' circondato da numerose cascine disposte a corona. La Malpaga e' posta a nord-ovest, la Girola a nord, mentre la Regosella a sud-ovest.

Grazie all'incremento edilizio, questi piccoli centri sono piu' uniti al nucleo principale del paese, mentre anticamente erano molto piu' distanti da esso, poiche' il paese era meno sviluppato.

Le cascine Soccorso e Regosella sono piu' collegate con i paesi limitrofi che con Uboldo.

A dimostrare questa tesi alla Soccorso sorgevano dei camminamenti sotterranei che conducevano a Gerenzano;. Si nota inoltre che le cascine sono molto distanti fra loro e cio' e' dovuto al fatto che anticamente il sistema piu' diffuso di conduzione era il contratto agrario ().

La proprieta' fondiaria

In genere il proprietario non risiedeva nella cascina ma nominava un conduttore che regolava i rapporti con i contadini.

I sistemi di conduzione piu' comuni erano la mezzadria e il contratto a grano, che fu introdotto solo in un secondo tempo; con esso la famiglia colonica s'impegnava verso il proprietario ad un canone annuo i grano per il seminativo, ad un canone in denaro per il prato e la casa e a compiere in con partecipazione con il proprietario stesso l'allevamento dei bachi da seta. Infatti, per antica usanza, la foglia del gelso era riservata alo proprietario, il quale assegnava ad ogni famiglia, un numero di onces di seme d'allevare e si riservava

di vendere la foglia sovrabbondante a quelle aziende che ne fossero rimaste prive.

Si impegnava pero' a procurarla qualora mancasse. Al colono toccava la cura del gelso, la sfogliatura del medesimo e le operazioni manuali per l'allevamento. Il prodotto dell'allevamento dei bachi veniva venduto dal proprietario che dava meta' della somma ricavata al colono. Si aggiungevano a queste condizioni altre "come l'obbligo della giornata colonica", ovvero un numero di giorni di lavoro poco retribuiti, in cui il colono doveva lavorare con una modesta retribuzione o al proprietario o conduttore che era colui che ricopriva le funzioni del proprietario. Durante il XIX secolo prevalse questo tipo di conduzione su quello della mezzadria. Tale contratto contribuì a incrementare la produzione agricola perche' il contadino preferiva pagare in natura il canone annuo che doveva al proprietario (cioe' dando una quantita' di grano o altro piuttosto che pagare una somma di denaro). Inoltre non favorì la dispersione delle dimore, infatti era importante che tutti si unissero per la costruzione dei costosi pozzi e che le dimore fossero tutte vicine, in modo da non incidere eccessivamente sul frazionamento dei terreni agricoli. Inoltre favorì il sussistere delle famiglie patriarcali, costituite in genere da 20 o 30 persone. () .Questa situazione si verifico' senz'altro anche nelle nostre cascine, ma le persone intervistate hanno saputo darci soltanto notizie frammentarie, che comunque rimandano a quando abbiamo sopra detto.

Questa citazione rimane fino ai primi decenni del XIX secolo ma tra la prima e la seconda guerra mondiale il vecchio proprietario vendete la sue proprieta' ai contadini che, o comperarono i terreni oppure furono costretti ad emigrare. Alcuni di questi contadini appena poterono costruirono sui terreni al di fuori delle cascine, una propria casa, affittando i locali della cascina soprattutto in questi ultimi anni, ad immigrati meridionali. Questa situazione e' propria della cascina Girola e Malpaga; alla Regosella invece i vecchi proprietari hanno

affittato per lo piu' i loro locali a persone del luogo e soltanto recentemente a qualche immigrato del meridione. Una situazione particolare si riscontra invece alla cascina Soccorso Vecchio; la sua forma complessa deriva dal fatto che essa nacque come conte rustica aggregata al convento dei frati che facevano funzionare la chiesetta e forse svolgevano un'attivita' assistenziale della quale probabilmente e' rimasto un ricordo nel nome.

La viabilita' e i trasporti.

Le vie che portano alle cascine (Malpaga, Girola, Soccorso, Regosella) sono per la maggior parte asfaltate (dal 1950 circa) tranne l'ultimo pezzo di strada che conduce al Soccorso. La via che conduce alla Malpaga e' la via Risorgimento; alla Girola e alla Soccorso vecchio conduce la via dell'Acqua infine la via Caduti della Liberazione. La Regosella che dista dal paese 2,8 Km, per raggiungerla in macchina, in bicicletta e a piedi si impiegano, quando il traffico e' scorrevole, 3, 7, 28 minuti.

Per raggiungere la Malpaga che dista dal paese circa 1 Km. si impiegano in macchina 1,5 minuti, in bicicletta 5 minuti, a piedi 10 minuti.

Per raggiungere invece la Girola e la Soccorso si impiegano in macchina 2 minuti, in bicicletta 10 minuti, a piedi 20 minuti nei momenti di minor traffico.

Per la Malpaga si nota un flusso di traffico costante durante tutto il giorno, mentre per la Girola e la Regosella le ore di punta coincidono con quelle di cui gli operai si spostano per motivi di lavoro.

Diversa e' invece la situazione che si verifica alla Soccorso dove il movimento degli autoveicoli e' quasi nullo. I mezzi pubblici a disposizione sono quelli scolastici che servono solo per la Girola, la Regosella e la Malpaga.

Tale situazione dimostra quanto grave sia per le cascine il problema dei trasporti che sono attualmente inadeguati alle esigenze

della gente che vive nelle cascina e che così vede condizionata in parte lo sviluppo delle loro attività'.

## L'ambiente

Le cascine sono a forma di corte chiusa da edifici consecutivi e da un muro. L'ingresso della corte, o è costituita da un grande portone, oppure è dato da uno spazio lasciato libero tra due edifici contigui di due corti diverse. L'interno della corte è un vasto cortile acciottolato (risada o riscjada) o in terra battuta e in genere con un canaletto dove convergono le acque di sgombero di tutte le cascine sino al pozzo nero.

Alla Girola esistono ancora concimaie che corrispondono al numero delle stalle e delle famiglie. Nelle cascine che abbiamo visitato le abitazioni si trovano sul lato nord, mentre i rustici sugli altri lati. Al piano rialzato si trova la cucina detta "Cusina o ca". Nella cascina Girola la Ca' era costituita da un locale molto grande arredato soltanto con un tavolo dove si mangiava; una credenza e un piccolo rialzo chiamato "Muschirola" dove si appendevano posate e piatti. Al piano superiore troviamo la camera da letto detta "Camerin". Alla cascina (Girola, Soccorso, Malpaga, Regosella) il camerin è grande e spazioso, formato da un letto matrimoniale composto da due cavalletti dove collocavano i pagliericci; nella stanza dormivano cinque o sei persone coperte da un tabar (mantello da militare). Il ballatoio serviva per la comunicazione delle stanze. Nelle cascine del nostro paese abbiamo notato un cambiamento: alla Malpaga esso è stato rimodernato e ricostruito in cemento, alla Girola il ballatoio in alcuni punti è rimasto intatto e in legno, mentre nella parte in fondo è stato ricostruito in cemento.

Le scale sono poste ai lati e comunicano con tutti i locali dei piani superiori e servivano per tutte le famiglie. Il camino della cascina Girola riscaldava la cucina mentre pochissimi era il calore che giungeva al piano superiore. Infatti alla sera per riscaldarsi portavano nelle camere gelide, le mattonelle. Il

camino era abbastanza grande con due panche ai lati, dove ci si sedeva per riscaldarsi; il fuoco era alzato di 30 o 40 cm. rispetto al livello delle panche in modo da non bruciarsi. Dapprima le abitazioni nella cascina erano illuminate da candele poi con il tempo si usò il lume costituito da una boccia dove si introduceva il petrolio. Insieme al lume spesso usavano la lucerna simile nella forma al lume e di solito un po' più grande; essa aveva oltre alla boccia anche un coperchio e funzionava a petrolio che bagnava uno stoppino che acceso diffondeva luce. Alla Soccorso vecchio funzionavano un tempo dei forni che servivano per la produzione del pane che veniva consumato in luogo o veniva fornito agli abitanti della Girola che lo preparavano con la loro farina. Per questo motivo non ci fu mai un forno alla Girola. Anche alla Malpaga non vi fu mai costruito un forno perché essendo più vicina al nucleo principale del paese era più facile farvi quotidianamente i propri acquisti. Alla Regosella invece non essendo la più distante dal centro di Uboldo, troviamo di nuovo il forno che servì per la panificazione certamente fino a dopo la seconda guerra mondiale. Nelle cascine da noi studiate le stalle sono poste nel lato sud di fronte alle abitazioni e spesso sono vicine al pozzo. Sono ubicate nella parte inferiore di un ampio rustico, mentre nella parte superiore esso è diviso in varie parti nelle quali si mette tutto ciò che serve per tenere in ordine la stalla; paglia, stame, tutoli, ecc. In quest'ultima parte si giunge per mezzo di una scala a pioli. In ogni cascina le stalle sono tante quanti i proprietari. In ogni stalla il proprietario teneva una o due mucche, un bue o un cavallo per i lavori campestri, e in una zona appartata i vitellini. Ora invece nelle stalle si allevano solo o mucche da latte o vitelli da ingrasso. Alla fine della seconda guerra mondiale alla cascina Malpaga sono stati eliminati gli animali e le stalle hanno assunto una nuova funzione: sono state trasformate in magazzini. Nelle altre due cascine invece gli animali vengono ancora allevati: alla Girola non sono molto numerosi, mentre alla Soccorso gli animali

vengono allevati in quantita'. In tutte le cascine visitate c'e' il pozzo. Solo alla Girola esso e' al centro del cortile, mentre nelle altre cascine il pozzo e' situato a lato, quasi sempre in un angolo. Il pozzo serviva generalmente per usi domestici e per gli animali. Alla Soccorso rimangono solo poche sagome di un pozzo che da molto tempo e' fuori uso. Ora in tutte e tre le cascine il pozzo non ha piu' funzionato dal 1948. Solo gli abitanti della Malpaga avevano la curiosa usanza di raccogliere l'acqua piovana, forse perche' il pozzo non dava acqua a sufficienza.

L'organizzazione familiare nelle cascine.

Generalmente nelle cascine (Malpaga, Regosella, Soccorso, Girola) venivano le persone legate da vincoli di parentela. In queste cascine anticamente prevaleva la famiglia patriarcale, a capo della quale vi era il "regiu'", il vecchio padre ricco di anni e di esperienza che gli permetteva di organizzare ogni operazione agricola, di dividere i compiti, di amministrare i beni e di contrattare con l'agente del padrone. Egli non lavorava, ma si occupava solo del buon andamento della famiglia, cioe' dava ordini per la lavorazione dei campi, vendeva e comperava il bestiame e si occupava delle provviste.

Era un tipo molto autoritario poiche' imponeva le proprie idee e non ascoltava il parere degli altri. Era temuto da tutti e specialmente dai bambini. Ad ognuno distribuiva gli incarichi in proporzione all'eta' e alle possibilita', ma tutti erano impegnati. Agli adulti, finito il lavoro dava la "Murura", cioe' i soldi che usavano per divertirsi. Quando moriva, i suoi beni venivano divisi in parti uguali fra i figli maschi. Accanto a lui viveva la sua vecchia moglie la "Regiura" o "Maserà" che si prendeva cura dei figli, nuore e nipoti. Ella aveva un cassetto nel quale teneva le provviste; poteva mangiare quanto voleva, mentre gli altri dovevano chiedere il permesso. Il pane non era mai fresco cosi' se ne mangiava di meno. Pero'

la Regiura non decideva niente e poteva dare ordini solo quando non c'era il Regiu'. La Regiura cuciva le cartelle dei figli e dei nipoti e se questi ultimi si comportavano male a scuola ricevevano la punizione dalla regiura e poi dal Regiu'. Questo genere di vita e' completamente scomparso alla fine della seconda guerra mondiale mentre alla Soccorso nel 1915-1918.

Lavoro

Gli abitanti delle cascine erano in genere contadini, solo pochi erano operai e lavoravano spesso nelle ferrovie Nord e nelle officine meccaniche di Saronno poiche' a Uboldo sorgeva una sola fabbrica. In quei tempi i lavoratori erano privi di mezzi di trasporto ed erano obbligati a recarsi a lavorare in bicicletta anche in condizioni metereologiche non favorevoli. L'orario di lavoro dei contadini variava di stagione in stagione. In estate il lavoro era molto faticoso infatti i contadini si coricavano molto tardi per poi alzarsi prima delle cinque. Essi curavano il raccolto e delle sementi. Nella stagione fredda il lavoro era molto meno faticoso e ci si coricava prima e ci si alzava piu' tardi poiche' l'unica preoccupazione era quella di sistemare gli attrezzi per la nuova stagione. Un tempo i campi si lavoravano a mano. In autunno si preparavano i campi per la semina: si arava con il cavallo e l'aratro, si zappava e si seminava il frumento, la segale, l'orzo e le patate. Intanto nei cortili si preparavano gli attrezzi: vanghe, zappe, ecc. Si andava nei boschi a tagliare la legna che serviva per cuocere il pane e per usi domestici. Quando le condizioni metereologiche non erano favorevoli si pulivano le stalle. Nella bella stagione invece si estirpavano le erbacce che si erano formate sotto la neve e si seminava. Quattro volte l'anno si tagliava l'erba per fare il fieno. Nei primi giorni di maggio si tagliava il "Magenco", a San Pietro "l'agostano", il "Terzuolo" in agosto il "quartuolo" in settembre. Anche il frumento si raccoglieva a San Pietro (29 giugno). Dopo il

raccolto si aravano i campi e si seminava il miglio e gli altri cereali. Il raccolto si faceva seccare sull'aia e a settembre lo si metteva in cascina. Se la semenza non era sufficiente, si portava a casa il frumento e lo si pestava con delle verghe sull'aia.

Il lavoro era molto duro.

In autunno si faceva la vendemmia. pero' dal 1950 hanno eliminato quasi completamente le viti. Nelle cascine che abbiamo visitato: Girola, Soccorso, Malpaga, Regosella, con il quantitativo di latte prodotto dalle mucche una volta si faceva il burro. Esso si faceva nel seguente modo: si prendeva la "Panagia" che era rotonda e alta circa mezzo metro e un piccolo bastone con una rotella. All'intorno si metteva un quantitativo di latte sufficiente per produrre un chilo di burro. Il bastone con l rotella continuava a muoversi su' e giu' finche' si formava il burro. Quando era ben duro si toglieva dalla panagia e dopo averlo lavorato, era pronto da vendere. Se la produzione era modesta si consumava in casa. Alla cascina Soccorso e alla Girola il pollame allevato serviva l'uso domestico e veniva venduto in piccoli quantitativi; i cavalli invece servivano per i lavori nei campi. Inoltre nelle cascine venivano allevati i bachi da seta che i contadini hanno smesso di allevare fin dalla seconda guerra mondiale. Alla Malpaga i bachi da seta venivano messi sulla "rigatura" che era come una credenza a ripiani. Alla Girola e alla Soccorso invece venivano posti su tavolette. I bachi richiedevano una costante pulizia. Infatti bisognava pulire i graticci degli avanzi di cibo e escrementi. Le fasi di sviluppo del bruco erano le seguenti: ogni 4 o 5 giorni dormivano per un giorno durante il quale mutavano la pelle, che diventava ogni volta piu' stretta. Questo fatto si ripeteva 4 volte durante un mese; dopo l'ultima muta ai bachi veniva preparato un "Bosco" formato da rametti secchi posti su un graticcio dove cominciavano i loro bozzoli. Le malattie piu' pericolose dei bachi erano; il segno e il marciume. I bachi superstiti venivano venduti a delle industrie che filavano la seta (filando) o ne facevano matasse

destinate all'azienda tessile: in tutte le cascine i bachi erano allevati con cura perche' permettevano alle famiglie di realizzare un buon guadagno. L'uso della foglia del gelso da parte delle famiglie aveva le sue leggi stabili nel contratto del grano.

Vitto

Un tempo gli abitanti delle cascine mangiavano generalmente per prima colazione, latte con pane giallo e quest'ultimo era fatto con una miscela di granoturco e frumento. Alla Malpaga questo era tenuto in solaio, mentre alla Girola in una cassetta che era chiamata "marnetta" e anche qui veniva tenuto in solaio coperto da un lenzuolo bianco. Quando dovevano servirsene mandavano a prenderlo i bambini che cercavano sempre una scusa per non andare perche' avevano paura dei topi o degli insetti. A pranzo consumavano patate, polenta, minestra di pasta o di riso. alla sera si mangiava di nuovo la minestra o latte e alla cascina Soccorso per poter avere una quantita' maggiore da vendere era allungato con acqua. Nei campi i contadini si portavano polenta affumicata col latte e patate. Alla Malpaga e alla Girola a differenza della Soccorso i contadini tornavano a mezzogiorno per pranzo. La carne e la frutta erano consumate solo nelle grandi occasioni (battesimo, cresima, matrimonio) e anche a Pasqua e Natale e talvolta alla domenica.

Tempo libero

I tipici giochi dei bambini una volta erano: la rella, il gioco dei fagioli, rimpiazzino, ecc. Generalmente i giocattoli dei bambini erano costruiti da loro stessi. Nella stagione fredda si divertivano nelle stalle mentre in estate giocando nei cortili portando cosi' molta allegria. Ma vediamo ora come erano organizzati questi giochi.

Si giocava alla rella con un bastone di circa 60 cm. e con uno piu' piccolo, appuntito dalle due parti. Con un unico colpo, il bastone piccolo doveva entrare in un quafrato, delimitato da mattoni o sassi. Aveva vinto il gioco chi centrava il quadrato. Un altro gioco molto diffuso era quello dei fagioli. Si prendevano dei fagioli e si mettevano uno sopra l'altro costituendo dei mucchietti, disposti dietro una riga, si dovevano colpire questi con dei sassi. Chi mirava piu' mucchietti aveva vinto, mentre i bambini si divertivano con questi giochi, i grandi soprattutto d'inverno, quando erano liberi dai lavori nei campi, giocavano a carte: a briscola, a rubamazzetto, ecc. Oppure chiedevano al vecchio Regiu' di andare insieme agli amici a bere. Le donne invece, raramente giocavano a carte, ma il piu' delle volte andavano nelle stalle a rammendare o a ricamare tessuti.

## Organizzazione

In tutte le cascine ai nostri giorni si riscontra una vita detta "Cellula familiare". Questa e' composta in media dai genitori piu' due figli generalmente. Essa e' chiamata cosi' perche' e' una piccolissima comunita' che fa da se'.

Generalmente il padre lavora, la madre o sta in casa (casalinga) o lavora anch'essa. La vita familiare non e' piu' condizionata dal vecchio e austero sistema patircale. Oggi non si vive piu' insieme cioe' le persone vincolati da legami di parentela sono ormai distaccate. Spesso i figli collaborano al buon andamento della famiglia; da adulti consegnano lo stipendio al padre o alla madre ma pretendono una piccola mancia che permette loro una certa indipendenza. Ma vediamo piu' da vicino i vari compiti ei genitori: la madre "Casalinga" svolge piu' o meno gli stessi compiti di molto tempo fa: accudisce alla casa, educa i figli ( il che e' molto difficile). Comunque il lavoro manuale della "Mamma" odierna, e' molto facilitato da molti attrezzi (aspirapolvere, lucidatrice, lavatrice, lavastoviglie, ecc.). Il padre e' di solito colui che porta a casa

lo stipendio che serve per il buon andamento della famiglia. Una buona parte va alla moglie che deve utilizzarla nell'acquisto del vitto, dei vestiti, e per provvedere a tutte le necessita' della famiglia.

## Il lavoro

Oggi nelle cascine l'attivitita' degli abitanti e' simile a quella di coloro che abitano nel nucleo abitato. Infatti nelle cascine la maggior parte delle persone si reca a lavorare, nelle industrie e soprattutto alla Lazzaroni e alla Contardo o gestisce in proprio piccoli magazzini (V. Malpaga). Si lavora a giornate ( dalle 8 del mattino alle 17) o a turni (il 1° dalle 6 alle 14, il 2° turno dalle 14 alle 22). Tutti lavorano con ritmo severo, ma in compenso vengono ben pagati: il loro guadagno e' maggiore di quello che otterrebbero lavorando i campi i quali non sempre sono produttivi a causa delle sfavorevoli condizioni di tempo. I lavoratori usufruiscono di una mensa, inoltre godono di una buona assistenza sanitaria.

Gli abitanti che restano nelle cascine si dedicano alla agricoltura, quasi sempre per occupare il tempo libero. Solo alla Soccorso e' rimasta l'antica tradizione agricola e la situazione economica e' migliorata grazie anche alle nuove tecnologie agricole. Come al solito in autunno si prepara il campo alla semina dei cereali; dopo queste si attende l'ora del raccolto. A tutte queste funzioni, ora, pensano le mietitrici, le seminatrici, le imballatrici elettriche. Anche nelle stalle sono state introdotte nuovi mezzi meccanici che facilitano il lavoro di pulizia dei contadini.

## Vitto attuale

Attualmente il vitto degli abitanti delle cascine e' molto cambiato, oggi tutti si possono permettere di mangiare la carne almeno una volta al giorno. Per prima colazione generalmente ci si nutre con tr', caffe'

con biscotti, pane ecc. Il pranzo attuale presenta molte varianti. In genere pero' e' composto da un primo piatto ( minestra, pasta asciutta, risotto, ecc. ) e da un secondo piatto formato cosi' dalla "pietanza". Infine ognuno mangia a piacere frutta. La cena rispecchia pressapoco il pranzo; anch'essa e' composta da un primo piatto e da un secondo. Generalmente nell'intervallo tra i vari pasti si fa uno "spuntino" per spegnere l'appetito.

## Il tempo libero

Oggi gli abitanti delle cascine non passano piu' il loro tempo libero solo coltivando i campi, ma lo impiegano in altre attivita' piu' o meno impegnative. oggi, contrariamente ad un tempo si leggono i giornali, In genere le donne leggono riviste femminili ( alba, bella) e gli uomini quotidiani o riviste agricole. Il giornale che si legge moltissimo e' Famiglia Cristiana, Comunque sia uomini che donne non leggono libri o giornali molto impegnativi poiche' il grado di cultura di queste famiglie e' piuttosto modesto. Anche i programmi televisivi sono seguiti secondo il proprio grado di cultura: quelli di maggior gradimento sono: telegiornale seguito soprattutto quando succede qualcosa di clamoroso e film di avventura e varieta'. Purtroppo non gradite le commedie, le varie elezioni elettorali o sindacali. Nelle cascine tutti gli abitanti non frequentano il cinema per mancanza di mezzi di comunicazione tra Uboldo e Saronno. Un passatempo che e' ancora abitudine per tutti gli uomini e' quello di ritrovarsi nelle osterie per giocare a carte. Per le donne c'e' ancora la vecchia usanza, specialmente per le piu' anziane, di ritrovarsi a ricamare, a lavorare a maglia e all'uncinetto

## 12.1.10 Conclusioni: ovvero il cambiamento del genere di vita nelle cascine

### Conclusioni: ovvero il cambiamento del genere di vita nelle cascine

Un confronto fra la vita di un tempo con quella attuale dimostra come ci sia stato un cambiamento nel genere di vita nelle cascine. Apparentemente, l'ambiente e' lo stesso di quello di tanti anni fa; poco resta degli antichi locali e del loro arredamento; infatti ogni abitante ha trasformato i locali di sua proprieta' riammodernandola e introducendo i servizi. Non esistono piu' il vecchio camino e il "camerin". i cortili interni, ora che l'attivita' agricola e' quasi scomparsa, sono piu' ordinati e puliti. Solo alla Soccorso vecchio (vedi ambiente) si conduce una vita abbastanza simile a quella di un tempo, ma vicino alle vecchie case, sono sorti nuovi appartamenti piu' funzionali

C'e' stato un cambiamento profondo, anche per quanto riguarda la proprieta' fondiaria, dovuto al frazionamento della proprieta' in seguito ad atti di vendita o a intricate successioni. Cio' ha fatto in modo che intorno alle cascine venissero costruite nuove abitazioni quasi sempre monofamiliari, abitata spesso dai figli di coloro che un tempo abitarono le cascine. pero' soprattutto l'abbandono dell'agricoltura, influì molto sulla trasformazione della vita nelle cascine. In effetti il passaggio dalla vita agricola a quella industriale cambio' sia il tipo di organizzazione familiare, sia quelle delle abitudini alimentari degli abitanti. La famiglia patriarcale e' solo un vecchio ricordo, cosi' come le famiglie numerose. Infatti una societa' agricola e' piu' disposta a una prole numerosa perche' conta su di essa, come maggiore forza di lavoro nei campi. Il lavoro

nelle fabbriche ha permesso di migliorare l'alimentazione, infatti tutti consumano un vitto assai meno genuino. In un secondo luogo ha creato il problema del tempo libero un tempo quasi inesistente e il problema dei trasporti ad esso legato. Coloro che non hanno i mezzi di trasporto propri si trovano in diverse difficoltà causate da questa situazione. Tutti sperano che il comune in futuro risolva questo problema. Il cambiamento da un mondo agricolo ad un o industriale ha in un certo senso "maturato" i lavoratori da un punto di vista civile e politico, però da un altro punto di vista ha agito negativamente sulla educazione dei figli che attualmente sono lasciati in balia a se stessi.

L'indice di gradimento è cambiato. Solo gli anziani non lascerebbero la loro cascina ove sono nati e cresciuti. Le persone di media età, accettano la vita in cascina superficialmente, mentre sperano in una definitiva sistemazione in paese. I giovani invece la rifiutano o la subiscono.

Attualmente, poi, nelle cascine, abitano spesso gli immigrati del meridione che vi si sistemano anche perché il canone di affitto non è molto elevato. Fra questi, alcuni sono contenti di vivere in un ambiente simile a quello che hanno lasciato e che non provoca loro un brusco cambiamento, altri invece appena trovano una sistemazione migliore lasciano le cascine.

Infine tutti gli abitanti delle cascine si aspettano molto in futuro dal Comune e si augurano di vedere risolto il problema dei trasporti. In particolare gli abitanti della cascina Soccorso vorrebbero vedere asfaltata la loro strada e migliorata l'illuminazione della stessa infine rinnovate le pompe dell'acqua.

Per la realizzazione del nostro lavoro ringraziamo particolarmente:

- 1) Il Comune che ci ha fornito gentilmente le carte e le piante del nucleo del paese e di ogni singola cascina, oltre ad alcuni dati utilissima al nostro lavoro.

- 2) Le persone intervistate nelle cascine che gentilmente ci hanno risposto alle nostre domande e con precisione fornendoci dati indispensabili.

Malpaga: Mantegazza Bambina di anni 59

Girola: Favini Rosa di anni 58

Regosella: Zaffaroni Camillo di anni 70.

Soccorso: Colombo Cesare di anni 60

Ringraziamo tutti gli abitanti della Cascina Moneta e particolarmente la signora Ceriani Lina e la signora Riva Pierina di anni 60, che ci ha cantato le filastrocche e i pater un tempo comuni in tutta la cascina.

## Appendice 1: Le filastrocche e i pater

Alla fine di questo lavoro ci è sembrato opportuno includere anche le filastrocche e i pater, che venivano cantate e recitate degli abitanti, nelle stalle o prima di coricarsi. Queste ci sono state cantate dagli abitanti della cascina Moneta e dalla signora Riva Pierina perché pur conoscendole non hanno avuto il coraggio di cantarcele. Le filastrocche sono le seguenti:

- 1) Andarem in Francia - parla di un viaggio, appunto in Francia, durante il quale alcune persone suonano le zampogne, si bagnano il grembiule e la sottoveste, perché nevicata e incolpano Gesù bambino il quale innocentemente dorme.

- 2) trenta, quaranta la pecora la canta - ha come protagonista una pecora che canta in un solaio chiamando il pecoraio, la padrona e diversi animali.

- 3) Giuanin Pipeta - si descriveva un personaggio che cerca una fidanzata e dopo averla trovata, la sventurata fugge oltre la Malpaga. Anche sotto un ponte c'è una vecchia si dice di un personaggio che cerca moglie.

- 4) Zin, zeta furaseta - parla di una forbice che deve essere limata per quattro soldi.

- 5) Pin pin cavalin - descrive l'acqua fredda che va al mulino e quella calda che viene distribuita nelle case.

- 6) Gin gin la Madonna la va in giardin - figura di una scenetta insolita in cui la Madonna raccoglie i fiori in giardino per la signora Teresina, mentre sulla strada passano delle vecchiette e una banda che porta corone bianche di stelle.
- 7) tri' - tra' - rappresentano persone che mungono i buoi di Gallarate e di San Vittore, mentre il tamburo suona le ore e alcuni ragazzi intrecciano cappelli di paglia.
- 8) Pignata casseta - descrive una serie di conseguenze: il topo che mangia il formaggio, il gatto che mangia il topo, ecc.
- 9) Din Don. - raffigura tre donne senza marito.

I Pater venivano recitati alla sera prima di coricarsi o al mattino quando ci si alzava. Il contenuto e' tipico e simile a tutti i pater, infatti si parla sempre di Santi, di Angeli di Cristo e della propria anima in paradiso.

La recitazione cantata dei pater e delle filastrocche si puo' ascoltare sui nastri della nostra registrazione.

Probabilmente questa serie sonora, verra' musicata con l'aiuto del nostro professore E. Leo.

## 12.1.11 Piano di lavoro

### Piano di lavoro

premessa Motivi

Ipotesi

Strumenti

Ambiente (osservazioni)

ubicazione delle cascine

Proprieta' fondiaria

Viabilita' trasporti

### L'ambiente

Vita di un tempo:

organizzazione

Lavoro

Il vitto

Il tempo libero

Vita attuale:

Organizzazione

Lavoro

Il vitto

Il tempo libero

Conclusioni:

Cambiamento

Appendici:

Filastrocche e pater

### PREMESSA

1) Ambiente

1.1 Ubicazione delle cascine e proprieta' fondiaria.

Dove sono ubicate le cascine?

Quali sono i proprietari?

1.2 La viabilita' e i mezzidi trasporto

Quali sono le strade che conducono alle cascine?

Quanto tempo si impiega a raggiunrle in macchina, in bicicletta e a piedi?

Quali trasporti pubblici vi sono tra il centro abitatp e le cascine?

1.3 Come si presentano le cascine?

1.4 Come si presentano i locali?

1.5 C'era il pozzo? Dove era? Fino a quando ha funzionato?, Per quale scopo serviva?

1.6 C'era il forno?

1.7C'erano le stalle? Dove erano? Quali animali servivano? Quali animali erano allevati?

2 Organizzazione familiare

- 2.1 La cascina era abitata da persone in qualche modo vincolate da legami di parentela?
- 2.2 La famiglia era di tipo patriarcale? hi era il regiu'?
- 2.3 Quali compiti o mansioni aveva il regiu'? Era un tipo autoritario e temuto? Come distribuiva gli incarichi e i beni?
- 2.4 Quali poteri aveva la regitura?
- 2.5 Quando ha iniziato l'abbandono di questo genere di vita?
- 3 Lavoro (vita di un tempo)
- 3.1 Eravate contadini o operai?
- 3.2 Quale era il vostro orario di lavoro?
- 3.3 Quali erano i lavori nei campi?
- 3.4 Per quale scopo venivano allevati gli animali?
- 3.5 Come venivano allevati i bachi da seta?
- 3.6 Come venivano allevati le mucche e i vitelli?
- 4 Vitto (vita di un tempo)
- 4.1 Cosa si mangiava un tempo a colazione?
- 4.2 Cosa si mangiava un tempo a mezzogiorno?
- 4.3 Cosa si mangiava un tempo alla sera?
- 5 Tempo libero.
- 5.1 C'erano molte bande di bambini? Quali erano i loro giochi?
- 5.1 Come si divertivano?
- 6 Organizzazione (vita attuale)
- 6.1 Attualmente come e' organizzata la famiglia?
- 6.2 Quali compiti e mansioni ha il padre?
- 6.3 Quali i compiti della madre?
- 6.4 I figli collaborano al buon andamento della famiglia o sono piuttosto indipendenti?
- 7 lavoro (Vita attuale)
- 7.1 Siete operai o contadini?
- 7.2 lavorate a turmi o a giornata?
- 7.3 usufruite di una mensa e di una buona assistenza sanitaria?
- 7.4 lavorate i campi?
- 7.5 Questo lavoro e' oggi meno faticoso?
- 8 Vitto (vita attuale)
- 8.1 Che cosa si mangia a colazione?
- 8.2 Che cosa si mangia a mezzogiorno?

- 8.3 Che cosa si mangia alla sera?
- 9 tempo libero (Vita attuale)
- 9.1 occupa il tempo libero lavorando i campi?
- 9.2 Leggete giornali?
- 9.3 vedete la televisione?
- 9.4 Va al cinema?
- 9.5 Va all'osteria? a giocare a carte? (uomini)
- 9.6 lavora a maglia, all'uncinetto, ricama?
- 9.7 Pratica sport?

## 12.1.12 cronologia eventi

### cronologia eventi

#### CRONOLOGIA EVENTI

- 1762 - Datazione del proverbio "OGNI TRENT'AN E TRENTA MES L'ACQUA LA TORNA AL SO PAES ))
- 1590 veniva sottoposto alla competenza dei tecnici la soluzione del problema delle inondazioni.
- 1712 fino a quest'anno non si e' trovata notizia di grandi variazioni di percorso o danni provocati dal Gradeluso.
- 1603 - in seguito ad una paurosa piena che porto' distruzione fino ad Origgio, la Casa Borromeo, proprietaria delle terre di quel paese, si rese disponibile al concorso delle spese previste da un piano di deviazione.

- 1603 - Cosatruzione della chiusa di San martino con deviazione del Bozzente.
- 1603 - Contratto Borromeo sottoscritto dal Conte Renato Borromeo.
- 1604 - Termine dei lavori.
- 1604 - Il Gradeluso entra nel letto del nuovo Bozzente e la strada di Santa Maria riadattata a strada.
- 1644 - Deviazione del bozzente dal centro del paese di Cislago.
- 1604 - 1714 - Cislago nopr ha innondazioni.
- 1680 - Costruzione del ponte in Cislago
- 1712 - Il fontanile irrompe a Gorla Maggiore e nell'Olon.
- 1714 - la chiusa di San Martino si rovina per incuria.
- 1714 - Il Ducato per questioni politiche non si interessa alla problematica.
- 1718 - investita da una paurosa piena, si rovescia completamente ed il Bozzente irrompe con violenza nel suo vecchio corso portando gravissimi danni alle terre di Cislago, Gerenzano, Uboldo.
- 1729 - Inondazione
- 1729 - Scavo del cavo Raffagni
- 1738 - Inondazione.
- 1744 - Inondazione fino a Rho.
- 1744 - Scavo del canale Malatesta.
- 1750 - Il fontanile con il Gradeluso e il Bozzente irrompe inondando fino a Rho.
- 1756 - luglio. Grande piena.
- 1760 - Costruzione del nuovo e attuale Bozzente con canali di Roggia Maestra.
- 1762 - fine dei lavori
- 1762 - Nascita della "Congregazione dei Torrenti"
- 1765 - La Roggia maestra non funziona bene.
- 1765 - costruzione di un canalino a Rho come scolmatore.
- 1803 - Editto
- 1850 - Costruzione del "Laggett" di Cislago.
- 1880 - altra piena
- 1917 - altra pena
- 1930 - Chiusura del "Laggett" con campo sportivo.

- 1951 - altra piena
- 1976 - altra piena.
- 1963 - chiusura della congregazione

## 12.1.13 Percorrendo i corsi d'acqua.

### Percorrendo i corsi d'acqua.

#### Cavo Malatesta

E' stato scavato nel 1745. Parte dalla parte a ovest della cascina del Soccorso come scolmatore del Bozzente e con un angolo di 230° si dirige direttamente verso la Madonnina, localita' a nord della Cascina Malpaga. Attualmente e' un sentiero percorribile a piedi e interrotto solo dalla ferrovia Nord. Dalla Madonnina ( entrata del centro di tiro al volo), devia a 220° per 450 metri ed finisce nella cava tuttora esistente. Nella cava devia per 175° fino a raggiungere la Saronnese dove sulla destra ha una fabbrica e oltre sulla sinistra un'altra fabbrica con cinta in lauro. Ma poco prima ( 50 metri) di entrare nella saronnese si congiunge con il cavo Raffagni. In questo punto perde il suo nome dopo 1,7 Km.

#### CAVO RAFFAGNI

E' stato costruito nel 1729. Parte dal Bozzente vecchio come primo scolmatore nel punto di congiunzione tra Malpaga e Cascina Girola. Attualmente questo punto e' l'incrocio con via Santa maria (ex Bozzente). Si dirige verso la Malpaga (700 metri) con un angolo di 220°. Passa di fronte al magazzino degli scampoli e prosegue per altri 450 metri prima di entrare nella cava. Tutto questo percorso e' un sentiero non asfaltato e poi

La ferrovia delle barche

erboso. Si congiunge con il Malatesta a circa 50 metri dalla saronnese e la attraversa con un angolo di 170°.

Continua diritto per 700 metri e con un angolo di 150° attraversa la strada che da Uboldo collegava cerro Maggiore alla Chiesa dell Porretta. Continuiua con lo stesso angolo fino a raggiungere la strada che da Uboldo collega Regosella. In questo punto (28) si ributtava nel vecchio Bozzente e proseguiva con una curva ampia verso sud. In questo punto perde il suo nome con 2,9 Km.

Cavo Fagnano.

Costruito ne xxxx. Parte da Gerenzano all'altezza del cimitero ed era quella che oggi e' la strada che porta a rescaldina. Sulle carte la strada si chiama Strada Boarescia e si perde impaludandosi all'alteza delle cave quasi perpendicolarmente alla cascina Grassina oggi chiamata l'Inglesina. dopo 1,5 Km.

Annotazioni su BOZZENTE

Cislago - Gerenzano

Il vecchio Bozzente percorre la oggi via Vecchio Bozzente e attraverso i campi porta direttamente alla "Fagnana" passando dietro il muro di cinta della centrale Enel (strada percorribile solo a piedi). Da una vecchia carta della chiesa si osserva il Bozzente a est della chiesa. Attraversala strada asfaltata che dalla "Massina" porta alla Saronnese che dista dalla fagnana circa 200 metri, e imbecca una strada non asfaltata di nome "Bozzente vecchio". Si arriva in Gerenzano.

Gerenzano

Gerenzano - Uboldo

Da Gerenzano ovest esce dall'abitato con angolo 175° quasi parallelo alla strada gerenzano Uboldo ma a circa 300 metri a ovest di essa strada. Attraversa la strada delle vigne che porta alla cascina Grasina o Inglesina. Questo punto oggi e'

La ferrovia delle barche

una rotonda di svincolo al paese. Poco piu' a sud formava un laghetto esattamente dietro una ex fornace (oggi centro industriale). Nella prossimita' di questo laghetto veniva estratta l'argilla per i mattoni ed e' una zona archeologica di valore. Prosegue verso Madonna del soccorso che lambiva a ovest di essa. In questo punto partiva il cavo Malatesta. Prosegue a sud, attraversa quella che oggi e' la ferrovia. Passava a ovest dalla cascina Franchi, deviava per 240° per 50 metri, (si vede ancora oggi un avvallamento con piccolo boschetto), e con un angolo di 150° (a 200 metri inizia il Raffagni), imbecca quella che attualmente e' via Santa maria e cosi' sempre in direzione per il centro di Uboldo.

## 12.2 Ferrovia Barche

**La via ferrata per il trasporto delle barche tra  
Tornavento e Sesto calende.**

### 12.2.1 Ipposidra pt1

## La via ferrata per il trasporto delle barche tra Tornavento e Sesto calende.

Tempo, vicende, vestigia  
di Guido Candiani

Tempo, vicende, vestigia

Archivi e Bibliografia:

La ferrovia delle barche

La Ferrovia FF.SS.

Le vie di comunicazione e le strade del capoluogo e delle frazioni.

le antiche strade del capoluogo

la nostra brughiera

la bonifica della brughiera

coarezza: origini e storia

la frazione maddalena: origine e storia

la frazione case nuove: origine e storia

la brughiera della gradenasca e la cascina malpensa

l'archeologia nel territorio della malpensa.

la navigazione

note:

Chi pratica le brughiere tra Somma e Tornavento ( Brughiera di Casorate), o quelle più lontane tra Sesona e Golasecca (S. Caterina, Garzoneria, Costa Cimasco), conosce le espressioni "ponte delle barche" "ferrovia delle barche".

In zone alte sul Ticino, su una terrazza arida e mai percorsa da acque navigabili neppure nel passato, queste espressioni non mancano di stupire.

E invece i ponti, talvolta rovinati, o sguarra' (secondo l'impietoso dialetto di queste zone), le massicciate imponenti, gli scavi in trincea semiseppolti dal brugo rimangono a testimoniare l'impegno, la fatica, le finali delusioni di chi ha realizzato l'opera di cui parliamo.

Si era attorno al 1850: nei paesi della brughiera la miseria regnava sovrana. Il terreno arido e acido non permetteva di coltivare se non segale, miglio e una stenta meliga. Le campagne dei grandi proprietari, Visconti (al Nord), Parravicino (da Tornavento a Lonate Pozzolo), Castelbarco), erano date a colonia, con pagamento in prodotti per il terreno, (tante staia di segale o miglio per pertica) e fitto in contanti per le abitazioni rustiche. Inoltre, secondo l'uso antico, i padroni richiedevano ai coloni piccoli pendizi, a pagamento degli orti, ed alcune corvees: giornate a spaccare legna, carreggi per conto del padrone, braccia di fosso da scavare.

La foglia del gelso era riservata al padrone. Se il colono allevava i bachi, il prodotto in bozzoli si divideva a metà, come pure a metà la spesa per le uova dei bachi. Tutto il lavoro della raccolta della foglia e dell'allevamento, nonché alcune piccole spese accessorie (legna per il riscaldamento, olio per il lume, carta per i graticci, brugo per il bosco entro cui i bachi avrebbero filato i bozzoli), erano a carico del colono.

Le uve, coltivate con un certo successo sui terreni in costa, erano pure a mezzadria, e a metà la spesa per la paleria; tini, botti e torchio a carico del padrone.

Al tempo da noi considerato, tuttavia, la vite non dava frutto "causa l'imperante malattia", l'oidio, comparso nel 1850, cui poco più tardi si sarebbe aggiunta la peronospora).

Così da una relazione di stima del 1856, relativa alla grande proprietà dei Parravicino a Tornavento e Lonate Pozzolo, 2.907 pertiche di aratorio, bosco, brughiere e coste.

Anche per l'aratorio tuttavia la produttività era bassa, ed infatti le 2.900 pertiche di Tornavento e Lonate, comprese le case coloniche afferenti, erano valutate in ragione di 130 lire per pertica, mentre un'analogha proprietà dei Parravicino in Brianza, pure non irrigua, era valutata nella stessa stima oltre il doppio, 280 lire per pertica. Lire austriache, si intende: per un raffronto, per quanto difficile, si può, considerare un rapporto di 1 a 5.000 con la lira attuale, ma il rapporto non è

certo applicabile a tutti gli aspetti della vita: basti ricordare che la mercede giornaliera per un uomo era di 1 lira.

Il colono di Tornavento e Lonate concorrevano al pagamento delle pubbliche imposte versando 80 centesimi annui per pertica di coltivo; inoltre ulteriori appendizi per totali annui 34 centesimi austriaci per pertica. Il colono pagava inoltre il "testatico" (imposta pubblica un tanto a persona), o "capitazione" (Tributo - tassa personale proporzionale al reddito), la tassa personale, di lire 7,50 all'anno, dovuta da tutti gli uomini dai 14 ai 60 anni "che non si siano resi defunti entro il 30 aprile dell'anno".

Difficile che la famiglia potesse giungere a riscattare il "livello", cioè acquistare il terreno dal proprietario: la valutazione del valore capitale era fatta a misura dell'art. 306 Codice Civile Austriaco e 263 del Regolamento Generale del Processo Civile, secondo cui l'affitto in denaro rappresentava il 5% del valore capitale. Per gli affitti a staia di miglio e segale si considerava il valore medio della mista miglio/segale e si ricostruiva il valore del terreno, sempre con la regola del 5%. )

Così quando nel '74, per far fronte al Prestito Nazionale, il Comune di Somma si vide costretto ad affrancare i suoi diretti domini, tanto a denaro che a miglio, ben pochi livellari poterono riscattare i terreni in affitto, e il Comune dovette ricorrere ad una posta straordinaria sull'estimo.

Non abbiamo immagini, se non idealizzate e quindi lontane dalla realtà, dei contadini del tempo e dei loro costumi. Le donne, anche al giorno di festa, portavano ben pochi ornamenti: l'oro della vera, raccolto pagliuzza per pagliuzza nella sabbia del Ticino dal fidanzato, secondo una bella usanza tramontata nell'ultimo dopoguerra, e l'argento degli spontoni, che anche qui, e non solo in Brianza fermavano le lunghe trecce avvolte sopra la nuca.

Così le vide Theophile Gautier al mercato di Sesto nel maggio del 1850: "i capelli lisci e attorti sulla nuca sono trafitti da trenta o quaranta spilli di argento disposti come un'aureola sulla testa.

Uno spillone con due grandi olive d'argento completa l'acconciatura".

Questi spilli costeranno certo, ma son portati da povere donne e ragazze con la gonna a brandelli e i piedi nudi e polverosi.

Moltissime donne avevano il gozzo, come nel Vallese. Della sporcizia, del puzzo che avvolgeva i paesi diremo più tardi, sempre sulla scorta delle notazioni di viaggio degli stranieri.

Le comunicazioni, come noto, erano difficili, caro viaggiare per le poste (sebbene Maria Teresa avesse una settantina d'anni prima ridotto d'imperio la tariffa di ogni posta, nella proporzione da 10 a 7,50), caro passare il Ticino coi "porti", traghetti costituiti da due barconi, collegati da una piattaforma in legno, affidati ad un cavo che attraversava il fiume.

Così sul "porto", messo in opera a Coarezza ), "transitabile dall'Ave Maria del mattino all'Ave Maria della sera", secondo tre livelli di riferimento dell'acqua del fiume, un uomo a piedi "anche con fagotto", pagava 11, 20, 30 centesimi (ovvero, per il livello massimo, il terzo della sua paga giornaliera), un uomo a cavallo, "anche con fagotto", 15, 32, 60 centesimi, un carro scarico 35 70, 140 centesimi, un carro carico 50, 100, 175 centesimi.

Di qui, per inciso, la domanda dei borghigiani di Somma che almeno i pedoni pagassero una sola volta il pedaggio, considerato come fosse "ordinario ritornare per il porto medesimo al proprio focolare", domanda respinta dall'Amministrazione di Varallo Pombia, appaltatrice del pedaggio.

Ancora, tra i cento documenti che testimoniano la miseria del tempo, il decreto del settembre del 1851 con cui l'Imperial Regio Governo, Generale e Militare, decretava che "il pane di farina di castagne, essendo di qualità inferiore al pane misto", ne avrebbe seguito la misura dal dazio.

Nelle città il prezzo del pane per la settimana successiva era stabilito ed esposto ogni domenica, con relazione alla media dei prezzi raggiunti dai cereali il sabato, unico giorno in cui si potevano trattare i grani.

Beninteso il pane di "meta", nei vari tipi ammessi, pane di frumento, pane di frumentata (frumento e segale in pari misura), pane misto al terzo (un terzo di segale, un terzo di miglio, un terzo di mais), pane giallo (7/8 di mais, 1/8 di segale).

Beninteso il pane di "metà", era per i poveri la grande maggioranza. Per i signori si confezionava il "pane d'arbitrio", ma uno stesso fornaio non poteva confezionare e vendere insieme pane di metà e pane d'arbitrio.

I contadini delle nostre zone preparavano invece il loro pane ogni quindici giorni, con farina di mais e poca farina di segale, in grandi forme (sino a 4 Kg.), per risparmiare legna. Scarso di glutine, questo pane lievitava male, cuoceva peggio, e presto inacidiva, promessa di pellagra.

Oltre 100,000 i pellagrosi in Italia, al tempo che consideriamo: "i più infelici di tutti, che la malattia assale ad un tempo il corpo, che condanna ai più atroci dolori, e lo spirito, privando non di rado dell'intelletto, il misero che ne è colpito".

Inoltre, a completare il quadro, nel 1854, come già nel '36, come ricorrente in seguito a intervalli di circa 10 anni sino alla fine del secolo, il colera ).

Cholera morbus asiatico, o mordèchi, endemico da sempre sulle rive del Gange, ma sconosciuto in Italia sino al 1835.

Nel 1817 il colera aveva iniziato a interessare zone nuove, in tredici anni aveva raggiunto il Caspio. Di qui, risalendo il Volga, era penetrato rapidamente sino al cuore della Russia, senza incontrare difese, anche perchè le Commissioni Mediche Imperiali avevano giudicato che non si trattasse di un male epidemico Saratow, Kazan, Novgorod; il 13 settembre 1830 la prima "orrenda comparsa" a Mosca.

In Italia il colera arrivò, cinque anni più tardi, alla fine dell'estate del 1835, contemporaneamente a Genova e nel comune di S. Nicolò della Fraterna, in provincia di Venezia. A Milano il primo caso fu registrato il 17 aprile 1836 all'albergo della Passerella, nella persona di Giacomo Calvi, proveniente da Bergamo, dove il morbo già infuriava.

Nel '36, in tutta la penisola i colpiti furono duecentomila, e centomila i morti; nel '54 quasi esattamente le stesse cifre.

Nelle zone rivierasche del Ticino il colera del '54 giunse portato da viaggiatori Genovesi. A Sesto Calende in infuriò dal 14 agosto al 17 novembre, malgrado venissero applicate le norme del Regolamento Imperial Regio del 25 ottobre 1835, con sequestro e distruzione dei generi alimentari sospetti, rigore nelle norme igieniche, rimozione delle immondizie dalle strade, dalle case, dalle chiese, eliminazione delle latrine scoperte, rigida applicazione delle leggi di Pubblica sicurezza sull'accattonaggio, reperimento di lavori pubblici per disoccupati.

Le autorità religiose intervennero abolendo il digiuno e riducendo al minimo la durata delle funzioni. I colpiti si raccomandarono ai santi Pietro e Paolo, i sani invocavano la beata Michelina da Pesaro, protettrice dal contagio. A Lecco si fece pubblico voto di non ballare per venti anni.

A Sesto il colera del '54 si ebbero solo 47 morti, su un censimento di 2500 anime. Di questi morti, 35 erano di famiglia contadina, 5 possidenti, 3 osti, 3 mugnai. Inoltre un soldato austriaco, Leopoldo Spitzberg, a Sesto per manovre autunnali.

I decessi rappresentarono il 19% dei colpiti (contro il 63% di Milano) in ragione particolarmente delle cure e della pozione del dottore fisico Giuseppe Mazza ), medico condotto, premiato poi con una gratificazione di 400 lire austriache, contro un compenso annuo di L. 1.090,50 (ricordiamo che il maestro elementare riceveva annualmente 495 lire austriache).

La cura consisteva principalmente nel tenere ben caldo l'ammalato, effettuare fregagioni con spirito di bacche di ginepro a braccia, gambe, tronco, e somministrare la pozione attiva e piacevole del dottor Mazza stesso: limone, acqua di cedro, laudano liquido, gomma arabica, sciroppo di corteccia di arancio.

Per ovviare al singhiozzo, ghiaccio (dalle ghiacciaie dove veniva riposto il ghiaccio d'inverno) e polverine: bicarbonato e sottosolfito di bismuto.

Altrove si consigliava la terna ghiaccio, oppio, china, oppure la polpa di tamarindo, le bevande acide, l'ipecaquana ) con l'oppio. Ancora, senapismi di cantaride, o di cenere calda, o di rafano

) rusticano e a aglio pestato. Ai bambini si applicavano sanguisughe alle tempie, agli adulti dodici o quattordici sanguisughe all'ano.

Il morbo infuriò in tutti i nostri paesi, tranne Varese; poi si spense, ed è triste e significativo insieme leggere nell'archivio di Somma la convocazione, tre anni più tardi, per la vendita all'asta dei beni dei colerosi, a ricordare il valore che allora veniva attribuito a qualsiasi oggetto, per quanto usato e meschino: una veste da donna, un "ciffone", un cappello di feltro, e così via per un doloroso rosario di misere cose, segnate dalla pestilenza.

In questo quadro di miserie merita invece ricordate il bosco, residuo ancora imponente del bosco storico, di querce e olmi, ove era stato immesso il pino, e che aveva appena cominciato a conoscere la robinia importata in Europa dall'America da Robin, botanico del re di Francia, alla fine del '600; pianta meritoria per la fascina, con cui si sbiancava di calore la volta del forno del pane, per il legno, idoneo a farne carri ed attrezzi, per la brace duratura, per il nettare prestato alle api; pianta però troppo vitale rispetto alle nostre antiche essenze, presto spodestate.

A metà dell'Ottocento il bosco era vitale e produttivo, solcato da mille sentieri, testimoni del peregrinare operoso di chi raccoglieva ghiande, castagne, legna o falciava la lisca per farne strame, scongiurando per soprannaturali gli incendi.

E' noto d'altronde che il bosco della valle del Ticino era anticamente famoso luogo di caccia dei signori di Milano. una foresta di Fontainebleau nostrana. Dal diario di Cicco Simonetta ) apprendiamo per esempio che ai primi di novembre del 1474, "Uscito Galeazzo Maria [Sforza] da Lonate Pozzoldo e recatosi sulla strada per Varese per uccellare, prese un orso grandissimo due camozzi".

Sempre dal diario di Cicco Simonetta apprendiamo che alle battute venivano chiamati a forza tutti gli uomini dai 10 ai 60 anni della zona: "si troveranno gli uomini di Turbigo, Castano, Busto Arsizio, Lonate, Oleggio, Bellinzago, Cameri, ante l'alba del 22 novembre [1474] alla costa di Bornago ) con attrezzi da battitore, con penalità di un ducato per gli assenti, garanti i podestà delle pievi". Una battuta con forse 4.000 battitori.

Naturalmente venivano perseguiti i cacciatori di frodo: "chi insidierà caprioli, cervi, porci, con lazate, istrumenti, cani o altra maniera avrà confiscati tutti i suoi beni, se inabile, squassi 10 di corda e sarà bandegato dal nostro terreno" [1483].

Che dire dei lupi che in due soli anni, ai primi del '700, uccisero 50 persone nel mandamento di Varese?.

Il flagello dei lupi si faceva particolarmente sentire dopo le guerre o le carestie, quando gli abitanti erano "così secchi di fame che era uno stremizio a vederli". Allora nelle campagne erravano numerosi lupi e "s'ardiva andare attorno solo di brigata, tanto i lupi facevano male in ammazzare putini e femmine".

Questa dunque era la vita nei borghi, nelle campagne, boschi attorno al Ticino, frequentati oggi, i boschi solo da selvaggina lanciata e dalle volpi, e navi e acque del fiume solo delle canoe degli sportivi in luogo delle grandi "barche da commercio" di allora.

Tutti conoscono invece l'importanza della navigazione sul Ticino sino dai tempi più antichi. Riferendoci soltanto a tempi prossimi consideriamo come si navigava, a cavallo tra il '700 e l'800, e cosa si trasportava.

Dal lago Maggiore e dal suo bacino scendevano legname d'opera e da ardere, pietre da costruzione, calce, ciottoli di quarzo per farne vetro, merci d'oltremonte che dal Gottardo e S. Bernardino arrivavano a Locarno, o, dopo il 1515, crollato a Bellinzona il ponte sul Ticino, a Magadino .

Inoltre importanti derrate alimentari, in buona parte convogliate a Milano tramite il Naviglio: castagne, noci, pesce e, come risulta da un documento della fine del '700, annualmente

"57.000 brente di vino, 2.000 vitelli, 5.000 capretti, 2.000 bovini detti gnuchetti, 135.000 libbre di formaggio d'oltre il Gottardo, butirro 47.000 libbre, gerli di carbone 87.000, e le pietre di detto fiume si conducono nelle barche a Venetia per fabbricare con esse quei vetri di cristallo che sono tanto lucidi".

I ciottoli di quarzo, cogoli, venivano raccolti nel letto del fiume sino a pochi anni or sono; la prima notizia scritta che ne abbiamo è del 1150, in un documento di Guidone Visconti ).

Quattrocento anni più tardi, attorno alla metà del '500, un contratto parla di "530 miliara di cogoli al prezzo di lire 8,13 per ogni miliara resi alla ripa del Ticino a Pavia, che il Crollanza Gerolamo farà caricare a sue spese sulle navi per portarle a Venetia, con regalia di due casse di bicchieri da gentilhuomo, due caratelli di vino malvasia, sessantadue libbre di zucchero fino, cera veneziana per lire dodici, pepe per lire dodici, spezierie fine di pistacchi per lire venticinque Regalie raffinate, che fanno pensare alla bella vita che i ciottoli raccolti dai nostri antenati propiziavano a chi li commerciava.

Le merci che risalivano il Po e il Ticino, ed infine il lago Maggiore, erano necessariamente molto inferiori per quantità, trattandosi di rimorchiare le barche controcorrente: granaglie, ferro grezzo, e soprattutto sale (che in buona parte veniva raffinato a Locarno). In relazione, lungo il Ticino, in tutti i paesi dotati di luoghi di sosta e ricovero per i barconi e i cavalli fioriva da sempre il contrabbando del sale, represso con ferocia pari alla protervia dei contrabbandieri.

Egual ferocia attendeva del resto i ladroni di strada.

Un tale abate Richard, soffermatosi a visitare il lago e le isole Borromeo, uscendo da Sesto sulla strada per Milano si dispiaceva dello spettacolo offerto dalle teste dei ladroni esposte su pali, atroce monito agli emuli: "quantità de testes d'hommes qui sont exposees, d'espace en espace, sur des poteaux".

Sul lago le merci viaggiavano anche di domenica, contrariamente a quanto avveniva per il Naviglio. Erano trasportate su grandi

"barche di commercio", con vela quadra altissima e stretta, a ferzi verticali, talvolta colorati. Alcune barche erano armate con due alberi, il primo più alto.

I venti principali cui ci si affidava erano chiamati "Inverna", il sud ovest, "Mergozzo", il ponente, "Vento o Maggiore", la tramontana, "Vento Bergamasco" per analogia col lago di Como, lo scirocco, "che soffia di rado".

La difficoltà a stringere il vento con la vela quadra rendeva lunghissimo il bordeggio, mentre il regime dei venti, particolarmente in estate, rendeva pigriissimo il veleggiare; a meno che il "Valmaggino", o qualche improvviso vento temporalesco non alzasse il lago, e allora erano dolori, bestemmie, liti selvagge fra i barcaioi. Così almeno ci riferiscono alcuni viaggiatori stranieri del tempo, già scandalizzati dalla "sporcizia indicibile,, dell'osteria di Magadino, dal puzzo dei paesi, dalla folla di straccioni che accoglieva i viaggiatori in tutti gli approdi del lago, richiedendo con insistenza, per umili servigi, la "bona mano".

"Bona mano, bona mano, sont les seuls mots jusq'a present que j'ai entendu dans l'Italie". Così il citoyen Cambry, prefetto dell'Oise, coinvolto anche lui in una burrasca del lago, durante la quale, nella discordia del barcaioi, aveva preso il timone, e portato, da buon bretone, la barca in salvo.

E nella stagione di poco vento? Quando non sovvien il vento le merci vengono trasferite su barche minori e si spendono alcuni giorni per far loro trascorrere il lago a forza di remi.

Così si navigava al periodo considerato, come da secoli, anche se dal 15 febbraio 1826, per iniziativa del console americano in Francia, Edward Church, aveva iniziato a solcare le acque del lago, il battello a vapore per passeggeri "Verbano", dotato comunque di una grande vela quadra e di un fiocco, costruito a Locarno per un costo equivalente a 50.000 lire austriache; e 60.000 lire austriache era costata la macchina a vapore, costruita a Birmingham.

Una atmosfera la pressione, 300 Kg. all'ora di legna di faggio o quercia il consumo. Quanti boschi si saranno abbattuti per alimentarne il focolare!

Due viaggi al giorno: Magadino-Sesto, Sesto Magadino, toccando tre stati svizzero, sardo, lombardo-veneto.

E una bòsinada diceva:

In sta barca gh'è poeu dent  
tutt i comod per la gent.

El gh'è di sal, di gabinet,  
gh'è fin dent di stanz de let,  
e chi voeur fa un marendin  
e chi voeur po bev el tè.

Ma dimentichiamo i viaggi felici dei sciòri amanti del progresso e dei pellegrini alla Madonna del Sasso e ritorniamo ai trasporti delle cose.

La merce che al termine del solitamente pigro veleggiare giungeva a Sesto Calende veniva caricata su barche idonee a scendere il Ticino, distinte in cagnone, lunghe 24 metri, larghe 4,76, generalmente munite di un casotto coperto, con portata di 34.000 Kg e immersione di m 0,78, borcielli pure lunghi 24 metri, ma larghi m. 4,56, capaci di 30.000 Kg. di carico con immersione di poco inferiore, poi cormane, più piccole, barche corriere, capaci di 60 persone e piccole merci, cavrioli, normalmente usati per riportare a Milano, a Pavia o a Pontelagoscuro) cavalli e garzoni che avevano trascinato contro corrente le barche col piccolo carico ascendente.

Va ricordato che il Ticino ed i navigli veniva percorsi anche da zattere di legname d'opera, condotte da vari navalestri zattere che sul Ticino erano dette "foderi" o "ceppate", mentre sul lago di Como e sull'Adda erano chiamate floss, con termine austriaco.

"Le barche che scendono il Ticino sono indispensabilmente munite di un timone a pala e lungo albero, onde superare in ogni istante e con poderoso braccio di leva la forza della corrente

per governarle sui luoghi di maggior pericolo". Altri timoni minori, piazzati su diversi punti del bordo, venivano operati contemporaneamente da altri barcaioli. I barcaioli, del resto, erano sempre almeno quattro "nella critica discesa".

La veniva affidata a Sesto dal proprietario ad una guida detta "parone", normalmente di Castelletto Ticino), ove esisteva appunto una "università" o "Corporazione", di tali paroni. Il parone guidava la barca lungo le rapide o "ramme", o "rabbie", del Ticino da Sesto a Tornavento, distinte ciascuna con un nome: il "Panperduto", la "Miorina", il "Legura", la "Lanca", la "Monga" "Cavalazza" l'"Asnino", il "Ramm".

In questo tratto (da Sesto a Tornavento) le barche, così guidate, "discendono in novanta minuti, a guisa di locomotive, con una spaventevole velocità".

Si lasciava sempre trascorrere un tempo determinato fra la partenza di una barca e la partenza della successiva, perchè non vi fosse pericolo che una barca raggiungesse la precedente, con rischi gravissimi. Inoltre, già dai tempi di Galeazzo Sforza, ci si preoccupava di "far fendere i sassi che sono di impedimento alla navigazione".

D'altro canto, nel caso di incidente e conseguente perdita della barca e mercanzia, la procedura era semplice: "il parone cui fonda o perisce una o più barche con il carico ne riporta dalla più vicina autorità locale un attestato comprovante l'avvenuto infortunio, in vista del quale è esonerato da qualunque indennizzo".

Superate le "rabbie", e giunta la barca sotto Tornavento, lasciando lo sperone a sinistra si imboccava la "Bocca di Pavia") da cui si proseguiva la navigazione del Ticino; lasciando invece lo sperone a destra, si imboccava il Naviglio. Qui il parone saltava a terra e tornava a piedi a Sesto Calende, mentre un secondo parone reggeva la barca sino al disotto di Robecco (dove l'acqua del Naviglio perde ogni velocità). Da Robecco un terzo parone la reggeva sino a Milano, dove veniva consegnata al "parone del fosso", che la conduceva in ripa al Naviglio interno, a S. Eustorgio, per riportarla poi vuota alla

darsena dove l'aveva presa carica Il mercante affidava allora la barca ad un "fattore", dotato di cavalli e garzoni, perchè la riportasse a Tornavento, mentre egli stesso ritornava normalmente al lago per via di terra o con una barca corriera.

Il fattore combinava le "cobbie", cioè il treno di sei, otto barche, trainate da dieci-dodici cavalli, guidati ciascuno da un garzone, e, sotto la guida del fattore stesso e di un sottofattore o fattore di terra il traino risaliva sino a Tornavento. Di li cavalli e garzoni, "dopo breve riposo", tornavano a Milano o Pavia con un cavriolo.

I tempi impiegati nella navigazione variavano, ovviamente, con il variare del livello e della velocità dell'acqua del fiume. In caso di scarsità d'acqua si ricorreva alla "lèvia", cioè le barche veniva alleggerite; in occasione delle piene il traffico veniva sospeso.

E di piene il Ticino ne conobbe di straordinarie. Per citarne solo alcune, nel settembre del 1177, appena costruito il primo tratto del Naviglio (allora precipuamente inteso come canale di irrigazione), "fuit diluviuon quo majus non fuit a diebus Noè"

Il Ticino cambiò letto e le opere di presa del Naviglio vennero distrutte con spese gravosissime per il ripristino.

Ancora nel 1585 una piena straordinaria rovinò, le opere di presidio, lasciando in asciutta tanto il Naviglio quanto la "Bocca di Pavia", da cui proseguiva la navigazione sul Ticino.

Sospese le comunicazioni, fermi i mulini, inariditi i canali di irrigazione, il magistrato delle acque dopo febbrili e diplomatiche trattative con una schiera di tecnici, dei quali ognuno proponeva una soluzione diversa, affidò all'ing. Meda la stesura di un progetto e l'immediata realizzazione dei lavori con cui si dette forma all'attuale incile del Naviglio, arricchito in questa occasione di molta acqua alzando la soglia della "Bocca di Pavia".

Ancora una terribile piena nel 1755 e poi quella memorabile del 1868 quando "il muggito del fiume e il crosciare delle frane che si staccavano dalle alte ripe udivasi sino a Somma. Chi

visitò Sesto rammenterà con raccapriccio i lamenti che mandavano le crollanti case quelli che, ritrosi dapprima ad abbandonare la roba loro, deploravano troppo tardi di dover colla roba abbandonare anche la vita". Così la prosa del Melzi.

Riferendoci quindi ad "acqua mezzana", ecco i tempi medi di navigazione delle barche cosiddette di commercio. Da Sesto a Pavia si impiegavano da sette ore a una giornata, e cinque giorni da Pavia a Pontelagoscuro. Rimontando, da Pontelagoscuro a Pavia, con poco carico, da 20 a 25 giorni. Solo in viaggi felicissimi d'estate 18 giorni Da Pavia al lago Maggiore lungo il Ticino da venti a trenta giorni, con barche accoppiate vuote o con piccolo carico.

Per quanto riguarda invece la navigazione verso Milano: da Sesto a Tornavento si impiegavano novanta minuti (toccando sulle rapide le venti miglia all'ora), da Tornavento a Milano 8-9 ore. Al ritorno, da Milano a Tornavento, prima della costruzione della strada alzaia lungo il Naviglio (1824-1844), si impiegavano quindici giorni con 25 cavalli e altrettanti garzoni per un convoglio di cinque sei barche. A seguito della costruzione dell'alzaia solo tre giorni e la metà dei cavalli.

Da Tornavento a Sesto, per sole 18 miglia, ma vincendo le rapide già ricordate, si impiegavano da una a due settimane dovendosi staccare le barche per farle avanzare ad una ad una, spesso portando parte dei cavalli sulla sponda opposta del fiume, per combinare in modo opportuno la trazione.

Ecco quindi che, dopo la costruzione dell'alzaia, considerando come su un tempo totale medio di navigazione per il viaggio Sesto-Milano-Sesto di meno di dodici giorni, oltre la metà venivano spesi per risalire le rapide da Tornavento a Sesto, sorse ad uno studioso di trasporti (ed il nome sarà una sorpresa per molti) l'idea di realizzare tra Tornavento e Sesto una ferrovia per il rimorchio delle barche per via terra.

Le barche estratte dall'acqua a Tornavento e poste su grandi carri di tipo ferroviario a 8 ruote sarebbero state trainate da cavalli su

una via ferrata attraverso le brughiere e reimmesse in acqua a Sesto.

Il numero delle barche da trasportarsi annualmente sarebbe stato di 5.000 cagnone, 1.400 burchielli e 300 barche minori. Il numero dei cavalli previsto 100, e circa 100 gli uomini, il fatturato annuo previsto 364.000 lire austriache, oltre un miliardo e mezzo di lire attuali.

Ideatore dell'impresa, estensore del progetto iniziale e poi grande patrocinatore della realizzazione presso autorità e privati fu Carlo Cattaneo ), futura guida delle cinque giornate di Milano, che già si era occupato, e ancora si sarebbe occupato in futuro, di altri e più importanti progetti di ferrovie, miniere, irrigazioni, bonifiche, progetti quasi tutti votati a rapido fallimento.

Per dare forma al progetto della ferrovia delle barche Cattaneo costituì nel 1844 una società con un certo Frattini, suo intimo amico e futuro compagno di barricate e con Francesco Besozzi, agente della contessa Belgioioso, nata Parravicino, dei grandi proprietari di Tornavento. In seguito si aggiunsero nuovi soci: Carlo Vismara di Vergiate ); Bigio Viganotti ), futuro sindaco di Sesto Calende e grosso proprietario di barche, e altri.

La società ebbe inizi difficili. Il Governo era incerto se concedere la patente di costruzione della "ferrata". Fu necessario far entrare per un sesto nella società (scrittura privata 27 maggio '47) il ginevrino Giacomo Mirabaud, banchiere internazionale, patron finanziario del ducato di Parma, che era persona idonea ad ottenere dalla Eccelsa Imperial Regia Cancelleria Aulica Riunita la sospirata concessione. Mirabaud partì, brigò, ottenne assicurazioni, presentando poi una nota spese per viaggi e mance di 13.500 lire austriache, diciamo una settantina di milioni.

Ma ormai era il '48; Cattaneo, uomo più di pensiero che d'azione, veniva trascinato forse suo malgrado a guida della sollevazione di Milano, fondava il Consiglio di Guerra, trattava da pari a pari con Radetzky.

Sono note le vicende a seguito delle quali a capo del Governo Provvisorio della Lombardia, istituito il 20 marzo, fu posto Casati anzichè Cattaneo, che restò comunque l'anima del Governo stesso.

Ciò, che appare meno chiaro è come il 21 aprile del '48 a sole quattro settimane dalla sua istituzione, il Governo Provvisorio, con tutti i problemi che doveva affrontare, finanziari, di contenimento degli umori delle masse popolari, di rapporti col Piemonte, eccetera, abbia trovato il tempo per "vedere la domanda presentata per ottenere il permesso di costruire lungo il Ticino una strada privilegiata per il rimorchio delle barche", riconoscerne la pubblica utilità, e concederle il privilegio esclusivo, in data 29 aprile '48.

E' fondato il sospetto che Cattaneo, pure in quelle giornata roventi di passioni, di lotte intestine nel Governo, di prese di posizione coraggiose, abbia spinto le cose nel senso a lui favorevole, e si oserebbe dire che alcuni concetti esposti nel decreto di concessione siano del Cattaneo stesso, che nella società aveva conferito 5.000 lire austriache, compenso dei suoi studi preliminari al riguardo.

E' certo comunque che il decreto del governo delle Cinque Giornate e molto più favorevole alla società concessionaria che non il decreto che sarebbe stato emanato, due anni più tardi, il 18 marzo 1850, decreto del restaurato Imperial Regio Governo, per il quale tra l' altro:

- a) la concessione non era più esclusiva,
- b) non veniva concesso l'esproprio dei terreni necessari alla via
- c) le tariffe del trasporto avrebbero dovuto essere sottoposte alla approvazione dell'Imperial Regio Governo prima dell'esercizio della ferrovia

Ecco comunque il testo del decreto Imperial Regio, lievemente abbreviato:

"Vista la domanda di Francesco Besozzi ) di costruire una strada a ruote ad uso di cavalli per il rimorchio delle barche che dal Po e dal Ticino risalgono al lago (omissis),

- art. 1) la concessione è impartita. La concessione non resterà peraltro a carattere di privilegio esclusivo;
- art. 2) la larghezza della strada non sarà inferiore a 7 metri, di cui metri 3, destinati a sopportare le rotaie, saranno inghiaciati, e due metri per parte ne costituiranno il ciglio, in forma di banchine;
- art. 3) resta cura del Besozzi di intendersi coi proprietari dei fondi, avendo egli rinunciato al diritto di espropriazione, che non potrebbe per altro essergli accordato;
- art. 4) dovrà l'imprenditore Besozzi presentare all'Imperial Regia Direzione Lombarda per le Pubbliche Costruzioni per l'opportuna approvazione il progetto esecutivo della strada, con tutti i dettagli specialmente per ciò che si riferisce alle curve, alle opere di sicurezza, come pure alle opere di ponti, viadotti, tombini, etc. e dovrà sottoporsi ad ogni prescrizione che gli sia fatta da essa Direzione Lombarda delle Pubbliche Costruzioni, salvo ricorso in caso di discrepanza alla Imperial Regia Direzione Superiore delle Pubbliche Costruzioni in Verona".

Negli articoli successivi veniva poi prescritto il tempo di realizzazione (tre anni dalla data di concessione), le norme del collaudo, l'obbligo di esporre la tabella dei noli, l'impegno che lo Stato, ove si fosse servito della ferrovia per scopi civili o militari, lo avrebbe fatto pagando l'ordinaria tariffa e infine la prescrizione che le tariffe, prima dell'esercizio del trasporto, avrebbero dovuto essere sottoposte per approvazione all'Imperial Regio Governo.

Cattaneo era ormai da due anni rifugiato a Castagnola, presso Lugano, ove viveva in una casa modestissima, sempre occupandosi di progetti grandiosi. Il 9 agosto del '48, prima di lasciare Milano che si arrendeva in quel giorno stesso a Radetzky, aveva intestato con rogito del notaio Guenzati le sue azioni della società alla moglie, inglese, per evitare una possibile confisca.

Il decreto di concessione e la sospirata trasformazione della società in anonima lo spinsero a una nuova frenetica attività epistolare per trovare finanziatori alla società, cui occorrevano oltre 1.500.000 lire austriache (oltre 7 miliardi attuali).

Cattaneo si adoperò a Londra presso banchieri suoi amici (Devaux), a Parigi presso Enrico Cernuschi, suo compagno di barricate durante le cinque giornate, ora banchiere in Francia, presso il barone de Bruck ed il sig. Czornig, personalità già legate all'Austria, e presso vari banchieri milanesi. Trattative in gran parte abortite in ragione del cattivo carattere del Cattaneo.

Nelle sue lettere chiamava la ferrovia delle barche "tram road", mentre più tardi, una volta realizzata, la via assunse il nome di ipposidra.

### **E a Sesto ne resta traccia nel nome di una strada.**

Per trovare sottoscrittori non si trascurò di ricordare le pene dei cavalli addetti a trascinare le barche contro la corrente delle rapide: "E in un tempo come il presente, in cui si fanno sforzi dalle nazioni più colte per ottenere l'abolizione del commercio degli schiavi, è ben da desiderarsi che lo stesso sentimento di umanità si risvegli anche in favore dei cavalli ossia di queste povere bestie che non meritano al certo di essere così barbaramente e crudelmente trattate coll'assoggettarle a continue battiture e farle morire di spasimi, fino all'ultimo sospiro nell'attiraglio di barche contro le correnti più forti".

E altrove: "Molto guadagnerebbe l'umanità nel sollevare una quantità di persone dal faticoso rimorchio delle barche in Ticino, che le abbrutisce, e di sollevare dalle penosissime fatiche tanti cavalli che, travagliando contro la forza delle correnti di un fiume in un letto sassoso, per ghiacci e per dirupi sempre esposti alle intemperie ammalorano (sic) e si consumano in due anni e poco più di sforzi".

Finalmente il 16 aprile 1856 i banchieri Mondolfo, Brambilla, Turati, Ponti, Bellinzaghi, in poche ore sottoscrissero buona parte del capitale della società (esattamente 600.000 lire), emettendo

per il resto un mutuo. L'elenco definitivo degli azionisti comprende comunque ben 84 nomi di nobili e borghesi, in parte milanesi, in parte delle zona interessata, soprattutto di Sesto.

Il preventivo di spesa venne indicato in 1.680.856 lire austriache, delle quali 785.359 per le operazioni di movimento di terra, fabbricati, opere d'arte; per i binari, del peso complessivo di 7.500 quintali, L. 348.750, ovvero l'enorme cifra di circa 2.500 lire attuali al Kg. Le rotaie pesavano circa Kg 20 al metro e costavano 10 austriache lire al metro. Erano più pesanti di quelle delle ferrovie francesi, ed eguali a quelle della ferrovia da Vienna alla Bosnia.

Per i 100 cavalli previste L. 50.000, cioè per ogni cavallo quanto guadagnava un uomo in due anni, e per, i pesantissimi carri (28 a 8 ruote e 6 a 4 ruote), spesa prevista 87.000 lire austriache.

All'atto pratico si risparmiarono sul previsto ben 199.431 lire, ciò che ha oggi dell'incredibile .

Il giorno 9 Febbraio '58 si era eseguito a Tornavento il primo esperimento pratico di attraglio dei carri, su un breve tratto orizzontale e poi su una livelletta del 2% .

" Vano il pensiero che in quell'esperimento si fossero impiegati i cavalli migliori, che lo sforzo esercitato in piccola scala non si abbia a conseguire per tutto il tramite della ferrata, e che la barca di prova non fosse una delle più pesanti di quella specie:

fummo noi stessi spettatori, e possiamo tranquillarci, che il desiderio di trovar bene non ci abbia ingannati, massime che il risultato ha corrisposto ancora più che non fossero le nostre aspettative: contro quel vano pensiero abbiamo anzi il dolce conforto di contrapporre l'osservazione che in quell'esperimento fu adoperato il doppio carro modello di Londra, del peso maggiore di alcune tonnellate dei carri attualmente adottati e che, nonostante, fummo noi stessi ad impedire che i cavalli corressero al trotto"

La ferrovia iniziava sotto Tornavento da una darsena di pianta rettangolare e dimensioni dell'ordine di 100 metri per 40, collegata direttamente al Naviglio Grande. Sul fianco della darsena, un fabbricato lungo e stretto, con la scritta "Stazione di Tornavento della Ferrovia delle Barche", (D3508) alloggiava quaranta cavalli addetti all'attraglio nella prima tratta della ferrovia; altri quaranta erano alloggiati alla stazione di Strona, sotto Somma Lombardo, in un grande fabbricato detto oggi dei "lavandai", ma che sulle carte militari al 25.000 è tuttora indicato come "Stazione delle barche".

Alla darsena di Tornavento le barche venivano fissate; ancora in acqua ai carri ferroviari, che avevano scartamento di oltre due metri. All'operazione erano addetti due uomini e un "capouomo".

Un impiegato registrava il trasporto e staccava la bolletta, i cavalli puntavano contro il pettorale, e il lungo carro col suo lungo carico, i "fantini", i barcaiuoli, iniziavano il viaggio di oltre 17 chilometri (per la precisione 17.697 metri) verso Sesto Calende.

Viaggio sereno e silente, possiamo immaginare, ritmato solo dal passo dei cavalli e dalle voci del bosco, diverse ad ogni stagione, il canto degli uccelli il frinire delle cicale o il silenzio della neve.

E forse la voce dei navalestri, seduti sulle mercanzie, a cantare la canzone della bella che a quindici anni faceva l'amore, o la filastrocca dell'"Ara bell'Ara discesa Cornara", legata in qualche modo al loro navigare, perchè la bella Arabella Cornaro era stata impiccata dal marito, il conte Marino, quello di palazzo Marino, esattore generale dell'imposta del sale per tutto il Ducato, proprio nel giardino della loro villa di Gaggiano, affacciata al Naviglio.

Conosciamo le caratteristiche dei terreni attraversati dal lento convoglio: quanto aratorio di prima, di seconda, di terza squadra, quanta brughiera, brughiera boscata, bosco ceduo, terreno vitato, castanile, foglia di gelso: all'archivio di Somma

una relazione dell'Ing. Carlo Vismara ) elenca e valuta tutto, purtroppo con calligrafia minutissima.

Quanta vite sulle costiere oggi incolte! Quante querce abbattute!

Dalla darsena di partenza , inclinata come ad invito rispetto all'argine del Naviglio, la via ferrata si dirigeva alla costiera, e, raggiuntala, iniziava a salirla lentamente sino ad intersecare la vecchia via da Milano al porto di Oleggio, vegliata dalla mole della Regia Ricevitoria ).

Di questa via che scendeva al porto di Oleggio con tre lunghi tornanti, resta il tratto iniziale: il primo tornante è stato alterato dallo scavo del Villaresi, e sostituito, per così dire, da uno stretto ponte sul canale. Il secondo tornante, abbandonato, si scorge ancora, marcato da un bel paracarro di granito rosa ).

Scendendo da questo tornante per l'antica via, oggi erbosa, dopo quasi 150 metri si è nel punto ove la ferrovia delle barche incrociava la strada (D-xxxx), e, guardando a sinistra, se ne scorge la traccia.

Da quel punto, a causa della terra scaricata sulla costiera durante lo scavo del Villaresi, e a causa dei lavori di scavo del canale industriale, sparisce ogni traccia così della vecchia via (che proseguiva nella stessa direzione per altri 100 metri circa sino al terzo tornante), come della ferrovia delle barche, che proseguiva la sua lenta ascesa.

Più avanti la traccia si ritrova, per un tratto di pochi metri, se si scende la strada che porta ai Molinelli ), e, 60 metri prima del ponte sul Villaresi, si guarda a sinistra. Qualche centinaio di metri più avanti, scendendo la costiera dalla pista di cemento che parte dalle rovine della cascina Belvedere ), si trova presto un tratto ben conservato della ferrovia.

Un muraglione di sassi reggeva, qui come altrove, la ripida costiera soprastante, e si deve dire che questi poveri sassi di fiume, poco o nulla incementati, hanno retto discretamente bene al tempo e alle piogge; peggior danno hanno fatto i tedeschi, durante l'ultima guerra, facendo scavare trincee proprio su questo tratto del tracciato della ferrovia. Ai lati della via si

notano ancora per lunghi tratti i fossetti di scolo dell'acqua piovana, in sassi non cementati. )

Giunta al piano alto, in località Fugazze ) oppure detta Cascina Borletti, la via piegava un poco ad oriente, sino ad intersecare la strada da Somma a Turbigo, (detta allora "Comunale del Barchetto", in corrispondenza della strada che oggi porta a Ferno. La ferrata affiancava poi la "comunale del Barchetto", scostandosene solo poco dopo l' attuale strada che porta alla Malpensa, per seguire il profilo della costiera.

A Somma, sotto S.Rocco ), la ferrovia delle barche passava su di un ponte, le cui spalle sono ancora perfettamente visibili, scavalcando un po' in diagonale la provinciale della Malpensa, e doveva essere straordinario, dalla strada in lieve salita, veder passare contro il cielo un così singolare equipaggio.

Dal piano di Somma, dove un piccolo fabbricato presso l'attuale via Villaresi ) fungeva da ricovero per i cavalli in attesa dello scambio, le barche scendevano, "mediante taglio ardito", alla valle della Strona. La via esiste ancora, in discreto stato, protetta da un grande muraglione ). Purtroppo pochi anni or sono la "Snam", ha pensato di utilizzare questa via per interrarvi un metanodotto, sconvolgendone il fondo.

I carri scendevano la costa senza cavalli, frenando.

Quattro frenatori di scorta stavano alla stazioncina ) di via Villaresi.

Al termine della costa trovavano il ponte sulla Strona ), altissimo, costruito con una spesa di 60.000 lire (300 milioni attuali); cifra esigua per l'importanza dell'opera, tuttora in esercizio, essendo stato poi il ponte acquistato dal Comune di Somma dal fallimento della Società, come diremo.

Superato il ponte sulla Strona, il carro e la barca viaggiavano su di un lungo terrapieno, con tre ponti tuttora visibili, e poi in piano sino poco oltre la strada Golasecca-Sesona, dove, in località Groppetti (detta Gruppina), trovavano una ripida discesa: 12,50% di pendenza ). Qui il carro veniva agganciato ad un cavo di 850 metri che, mentre il carro con la barca scendeva frenando, trascinava verso l'alto, su un binario parallelo, un

carro vuoto. Il carro di ritorno, pur senza barca, costituiva un contrappeso di molte tonnellate. Costo del cavo: 4.140 lire austriache, ovvero oltre 20 milioni. Si considerava nel conto previsionale, di doverlo sostituire in cavo a cinque anni, e di ricavare dalla vendita del cavo usato la metà del valore iniziale.

Alla fine della discesa, a poche decine di metri dalla zona ) dove è stata realizzata ultimamente la galleria artificiale della nuova autostrada per Gattico, in corrispondenza di una profonda valletta, si trovava un altro ponte importante ), largo perchè a doppio binario e pure molto alto. Ma l'appoggio delle spalle al terreno dovette essere infelice e il ponte crollò attorno al 1900; le pietre squadrate precipitate nella valletta sono state asportate, o inghiottite dalla vegetazione.

Poco oltre un ponte sovrappassa la trincea ) in cui correva, si fa per dire, la ferrovia, e prima e dopo il ponte, tre paracarri di granito ) della Società, marcati con bella impronta S.F., Società della Ferrata, spiccano nel brugo. poi la traccia sparisce ). La via scendeva verso il fiume per la via detta oggi "via vecchia" , e giungeva il località "Mulini" ), dove il rio Oneda ) da sempre aveva mosso appunto dei mulini ), ed operava anche una segheria ), donde il nome di "Mulino della Resica".

Qui i carri con le barche arrivavano su terrapieno ), a 20 metri di altezza dal pelo dell'acqua, e vi venivano calate con una piattaforma-ascensore munita di contrappesi, mossa da una ruota ad acqua. Opera per quel tempo gigantesca: la piattaforma mobile era lunga trenta metri, i muraglioni di sostegno larghi oltre un metro e cinquanta.

Scese nell'acqua tranquilla del bacino ) e del largo fiume le barche venivano rimorchiate alla piarda di Sesto, sempre a cura e con cavalli della Società. Agli studi iniziali di Cattaneo seguì il progetto completo, e molto diverso, dell'ing. Bermani, modificato poi dall'ing. De Simoni.

Durante la realizzazione dell'opera sorsero roventi polemiche tra i tecnici ed il consiglio della Società, con dimissioni, libelli e

contro libelli. Purtroppo alle beghe interne fece da contrappunto una serie di questioni con i proprietari dei terreni attraversati, cui ancora molti anni dopo la realizzazione dell'opera non erano stati pagati i fondi e neppure e le imposte sui fondi occupati. Spulciando tra le proteste presentate alle amministrazioni dei comuni interessati, tutte scritte con bella calligrafia e stile, e firmate invece con poco più che una croce: leggiamo ad esempio:

"Già da 8 anni i sottoscritti ebbero a prestare alla Società il terreno necessario alla costruzione. Intrapresa e ultimata la strada da alcuni anni, e non prestandosi la Società al pagamento delle imposte ne del reale valore integrale del fondo, obbliga i sottoscritti ad interporre gli uffici della Deputazione la quale, sebbene avesse ricorso in varie occasioni al Governo, non ebbe miglior esito.

Senonchè in occasione dell'anno 1858 (7 agosto), la Commissione Governativa incaricata del collaudo della strada per indurle a permetterne l'apertura si è trovata nella sua visita alla stazione di Strona.

La citata Deputazione avendo caldamente raccomandato il pagamento dei fondi occupati, fu la sua domanda presa in considerazione da quella rispettabile Commissione e sul relativo protocollo la Commissione medesima ebbe, fra gli altri obblighi, ad imporre all'Amministrazione delle Società che dovesse essa presentare al Governo le dichiarazioni delle Deputazioni dei comuni interessati, qualmente fossero stati indennizzati i proprietari dei fondi occupati, sospendendo frattanto il Governo di emettere il necessario permesso di apertura dell'esercizio della Ferrata.

Ma, l'Amministrazione invece di adempiere alle ingiunte prescrizioni ha creduto fin qui di ghermirsi (sic) praticando senza permesso l'esercizio della strada.

Meglio che non alle vie di fatto di cui si crederebbero i sottoscritti in diritto, amando evitare alla Società le dannose conseguenze, trovano di addormentare da codesta lodevole Giunta comunale e Sindaco che sia fatto immediatamente cessare

l'esercizio della ferrata che, in mancanza del governativo permesso, rimane totalmente abusivo".

Ed ecco dopo poco l'ingiunzione del Comune a sospendere l'esercizio abusivo entro tre giorni. Il comando della Guardia Nazionale fu incaricato di vegliare e impedire ogni successiva contravvenzione, cioè l'esercizio.

Non tutti i torti erano però dalla parte della Società:

delle 31.129 lire occorrenti per acquisto di terreni nel comune di Somma restavano da pagare, nel '60, solo lire 1 760,67 come risulta da una lettera del consiglio di Amministrazione, firmata Turati, Allemanini, Brambilla.

Tanto interessato clamore fu comunque, come spesso, è inutile: la Società era votata a rapida fine.

L'inizio dell'esercizio si situa nel 1858. I conti economici erano basati su una previsione di trasporto di 18 barche al giorno, corrispondente alla totalità del traffico fluviale. Invece il misoneismo dei mercanti e l'opposizione dei barcaiuoli, abituati al viaggio su per le rapide, fece sì che se ne trasportassero solo 8 giornalieri. Pare inoltre che le barche, mancando la spinta esterna dell'acqua, si danneggiassero nel trasporto, o fu una voce sparsa ad arte, e raccolta.

Quello che più conta, nel '65 vennero attivate le Ferrovie Arona-Novara e Sesto-Milano, che sottrassero gran parte del carico alla navigazione fluviale. Il primo ponte ferroviario di Sesto fu posto in esercizio nel '68: era un ponte in legno, riservato solo alla ferrovia, coperto come il ponte pedonale di Lucerna. Ne restano poche fotografie.

Nel '65 stesso, dopo soli sette anni di esercizio la Società per la ferrata fallì.

Liquidati i 100 uomini e 100 cavalli, le rotaie e i dadi di vivo su cui poggiavano furono rilevate dalle Ferrovie dello Stato. La darsena di Tornavento, acquistata dal conte Parravicino, riempita di terra ) e ritrasformata in prato, oggi, dopo una pioggia importante, marca il perimetro antico, essendo il terreno rimesso più permeabile del circostante. ) Nel lungo fabbricato della stazione ), pure acquistato dal conte

Parravicino, fu impiantata una tessitura di cotone ), mossa da una ruota ad acqua sulla Gora Molinara ), appositamente deviata. Poco dopo nello stabilimento lavorava una non piccola colonia di operai

Della linea in salita dal piano del fiume, sotto Tornavento, sino al piano della Malpensa ), rimangono, come già detto, solo pochi tratti riconoscibili; un lungo tratto è stato coperto dalla terra scavata per realizzare il canale Villoresi ), mentre più avanti un altro tratto della costiera è stato asportato da una cava di ghiaia

Oltre ai ponti ed ai terrapieni in brughiera, resta la discesa sulla costa della Strona e, unico cimelio veramente importante, il ponte sulla Strona di cui abbiamo già detto, acquistato dal Comune di Somma il 29 giugno del 1872, quando la Giunta unanime votò per alzata e seduta (evidentemente tutti si alzarono), doversi acquistare il ponte per lire 5.000, considerato che era costato 60.000 lire e che il vetusto ponte preesistente a fianco ), su cui passava l'antica via Ducale per il Sempione, era poco più che una passerella in pietra, capace di solo traffico pedonale, mentre i carri e le carrozze da sempre passavano a guado.

Della stazione di Sesto col suo immenso pianale ascensore non resta nulla. Sino a quarant'anni or sono l'osteria della stazione ), già ristoro dei navalestri, serviva ancora minestra e perfido vino ai cacciatori.

Sino, a pochi anni or sono una buona parte dei ruderi dell'ascensore era ancora in piedi e nel bacino si pescavano, fatto curioso, dei pesci rossi. Oggi i muraglioni sono inglobati in una casa ), ma ancora visibili.

Di tanto lavoro non resta quindi quasi nulla. Se è vero che il tracciato resterà sempre individuabile, rifacendosi alle belle tavole del Cessato Catasto che si possono consultare all'Archivio Storico di Varese ), i cimeli residui, le massicciate, i terrapieni i ponti, i bei "termini" di granito, sono destinati a sparire.

DimENTICATE le speranze e le polemiche che ne hanno accompagnato e seguito la nascita, dimenticato voro, immenso e inutile, il termine stesso "ferrovia delle barche" è destinato a completo oblio.

## Archivi e Bibliografia:

Archivio comunale di Somma Lombardo, sezione storica (Acquisto del ponte di Strona; asta dei beni dei colerosi; diatribe fra i proprietari dei terreni e Società per la Ferrata; problemi del porto di Coarezza).

ASM, fondo acque e strade (regolamenti e tariffe del viaggiare per le poste e sulle barche corriere e di commercio).

ASV, tavole catasto.

Museo del risorgimento, Milano, Carteggi di Carlo Cattaneo.

BERMANI, Ferrovia per il trasporto delle barche da Tornavento a Sesto Calende, Società delle ferrovie, s.d.

BRUSCHETTI, Navigazione sui laghi e sui fiumi della Lombardia, s.d.

FERRARIO, Notizie statistiche sul cholera morbus del 1836 e del 1855, s.l., 1856

MORIGIA, Viaggio ai tre laghi

VARALLI E.; Il cholera morbus a Sesto Calende

## La strada delle barche da Sesto Calende a Tornavento

L'utilizzo delle vie d'acqua per il trasporto delle merci in Lombardia era praticato da svariati secoli e la realizzazione di opere idrauliche, di canali, di sistemi di irrigazione trovava in Lombardia un ottimo campo di applicazioni. I commerci tra il Lago Maggiore e Milano, tra il Lago Maggiore e Pavia per giungere all'Adriatico, agli inizi del 1800, aveva raggiunto

livelli elevatissimi e l'idea di collegare i laghi lombardi, vicino al nord Europa, con il mare era già una realtà concretizzata con l'apertura del nuovo Naviglio Pavese nel 1819. I vantaggi che derivavano dal trasporto su acqua erano: la via d'acqua era molto più sicura delle strade infestate dai briganti e i tempi di percorrenza erano di molto ridotti rispetto a quelli su strada.

Nella schematizzazione sottoriportata, vengono evidenziate le vie d'acqua esistenti ed utilizzate all'inizio dell'800.

Come si può leggere nella tabella sottoriportata, il tempo più elevato rimaneva quello da Tornavento a Sesto Calende e l'idea di sperimentare e realizzare un percorso alternativo fu la forza per la realizzazione dell'IPPOSIDRA o LA STRADA DELLE BARCHE, che, seppur per la sua vita molto breve e travagliata, non deve essere dimenticata, ma piuttosto investigata e capita, e questo è lo scopo della presente ricerca.

Nell'anno 1844, dopo la realizzazione della strada Alzaia del naviglio Grande, i tempi di risalita e di discesa nei vari tratti erano i seguenti:

Tratto da percorrere	in discesa	in salita	KM.
Sesto Calende - Tornavento	1,5 ore	7-14 giorni	23,20
Tornavento-Milano via Naviglio Grande	8-9 ore	3 giorni	49,84
Tornavento-Pavia via Ticino	6-9 ore	11-13 giorni	69,3
Sesto Calende-Pavia via Ticino	7-10 ore	20-25 giorni	69,32
Pavia-Pontelagoscuro	5 giorni	20-25 giorni	364,66

Il tratto di risalita del Naviglio Grande da Milano a Tornavento, prima della realizzazione della strada Alzaia, veniva percorso in 15 giorni, con l'utilizzo di 25 cavalli da traino, 25 garzoni per 5-6 barche.

Questa situazione risultava essere molto onerosa per il trasporto delle merci e le tariffe imposte dai barcaiuoli non erano soggette a nessun controllo governativo. Così molti uomini di scienza si interessarono al problema, con lo scopo di

accelerare i tempi di trasporto, incrementando così il commercio tra nord e sud.

Nel 1821 l'ing. Bruschetti, nel suo libro "ISTORIA DEI PROGETTI E DELLE OPERE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA NEL MILANESE" aveva raccolto una serie di dati circa i tempi di percorrenza, la quantità di merci movimentate, le distanze dei vari tratti di canali navigabili e dei fiumi lombardi, che potevano essere utilizzati per le nuove realizzazioni che si intendevano eseguire.

Analizzando questi dati, il Governo Austriaco aveva deciso la costruzione della strada Alzaia del Naviglio Grande da Milano a Tornavento, strada iniziata nel 1824 e ultimata nel 1844, con una grandissima riduzione dei tempi di risalita delle barche a pieno carico, come riportato nella tabella soprastante.

Il problema più rilevante rimaneva il tratto di Ticino da Tornavento a Sesto Calende per le barche in risalita, in quanto il tratto del fiume risultava avere elevate pendenze e vi erano molte rapide che rendevano difficoltosa la risalita; inoltre si doveva procedere da una sponda all'altra, traghettando continuamente e sostituendo i cavalli, stremati per lo sforzo a cui erano sottoposti.

All'epoca, il tratto del Ticino da Tornavento a Sesto non era regolato da nessun sbarramento artificiale (infatti tutte le opere idrauliche che ora possiamo osservare, sono state realizzate alcune verso la fine dell'800 e altre nel 1900) e l'alveo del fiume era allo stato naturale come la natura lo aveva modellato.

L'idea di realizzare una strada ferrata, sull'idea del tram a cavalli, fu ipotizzata da Carlo Cattaneo, il quale, nei suoi scritti economici "NOTIZIE NATURALI E CIVILI SU LA LOMBARDIA" (1835), in cui veniva ampiamente dato rilievo all'uso dei canali lombardi sia per l'agricoltura che per la navigazione interna, accennava al problema del tratto superiore del Ticino. Cattaneo sosteneva che le scienze,

indirizzate al bene comune, rappresentavano un potere liberatorio concreto, che modifica la realtà, esprime le esigenze dell'incivilimento e si identifica nel progresso dell'intera civiltà. In questa persuasione rientrava la celebrazione della feconda scienza sperimentale come strumento per la crescita di prosperità e di cultura sociale.

Così nel 1844 venne costituita una Società per il progetto della ferrovia delle barche, di cui Cattaneo era socio insieme ad altri amici, quale Francesco Besozzi, agente della contessa Belgioioso, nata Parravicino, proprietaria terriera di quel di Tornavento; Carlo Vismara, ingegnere, direttore poi della ferrovia stessa e amministratore; Bigio Viganotti, futuro sindaco di Sesto e proprietario di molte barche in Sesto.

L'idea da realizzare era quella di caricare le barche sui carri ferroviari a 4 assi, che, trascinati da cavalli, dovevano risalire la dorsale sotto Tornavento, per giungere sul pianoro della Malpensa; da qui verso Somma Lombardo, attraversare il fiume Strona e arrivare a Sesto Calende, impiegando poche ore, rispetto ai giorni necessari per effettuare lo stesso tragitto lungo il fiume. (nel profilo altimetrico allegato è stato ricostruito in percorso della ferrovia con le relative distanze approssimative).

Già dell'argomento si è interessato in modo diffuso Gian Domenico Oltrona Visconti in Rassegna d'Arte Gallaratese del settembre 1951 con un articolo intitolato "Il rimorchio delle barche sul Naviglio Grande e un importante esperimento del secolo scorso" e un secondo articolo, sempre sulla stessa rivista, intitolato "Il decreto di concessione della "IPPOSIDRA" nel 1956, articoli utilizzati come base di ricerca. Ultimamente l'argomento è stato trattato da Guido Candiani in un dettagliato articolo nel libro "Il Ticino, strutture, storia e società nel territorio di Oleggio e Lonate Pozzolo" 1989, oltre a Guido Orsini in Rassegna d'Arte Gallaratese nel 1937.

Il primo studio del progetto fu affidato all'ing. Bermani ed il tracciato della ferrovia partiva a nord dell'attuale ponte di Oleggio, a

lato della cascina del Gaggio, per risalire la dorsale di Somma. Di questo progetto e dei successivi non si trovano tracce; potrebbe essere in qualche biblioteca privata, ma nessuno di tutti coloro che si sono interessati a tale opera ha mai potuto consultarli.

Della spesa relativa al progetto originale non si conosce nulla, così pure del tracciato che poteva differire molto da quello che fu poi realizzato; solo si conosce la data del Decreto del Governo Provvisorio della Lombardia, 29 aprile 1848, in cui veniva riconosciuta la pubblica utilità dell'opera. Tale decreto dava la possibilità alla Società di espropriare i terreni necessari per la realizzazione, non imponeva nessun controllo da parte del Governo sulla definizione delle tariffe, fissava il diritto di concessione in 50 anni, fissava la realizzazione dell'opera in tre anni dalla data del Decreto stesso.

La prima parte del decreto cita: ... Il governo provvisorio della Lombardia permette all'imprenditore Francesco Besozzi di formare tra Tornavento e Sesto Calende, lungo il Ticino, una strada a semplici e doppie rotaie di legno o di ferro, la quale sarà unica ed esclusivamente privilegiata per il rimorchio delle barche...". Questo Decreto fu sostenuto ed appoggiato dal Cattaneo in seno al Governo Provvisorio, di cui faceva parte, dopo i moti delle 5 giornate di Milano, del marzo 1848.

Questo decreto segnò la data di nascita della ferrovia delle barche.

I fatti storici non furono favorevoli a questa iniziativa, dato che il Governo provvisorio della Lombardia decadde, sostituito dall'Imperial Regio Governo Austriaco che modificò il precedente Decreto, sostituendolo con un successivo in data 18 marzo 1850.

Il nuovo decreto modificava nella parte economica l'impostazione originaria, in quanto non veniva riconosciuto l'esproprio dei terreni necessari per la realizzazione dell'opera, le tariffe dovevano essere sottoposte al Controllo Governativo e la Concessione non era più in esclusiva alla Società. In questo decreto comparivano per la prima volta i dati riferentesi alla

costruzione della ferrovia: infatti all'articolo 2 venne fissata la larghezza della sede ferroviaria, non inferiore ai 7 metri, di cui tre metri destinati a supportare le rotaie; la realizzazione veniva fissata in tre anni dalla data del Decreto stesso. Alla data del Decreto, il Regio Governo Austriaco aveva già sviluppato un piano ferroviario, per cui tale ferrovia secondaria non risultava essere interessante, specialmente per gli sviluppi futuri.

Si erano così modificate sostanzialmente le condizioni economiche originarie, in quanto gli oneri, che la Società avrebbe dovuto sostenere per l'acquisto dei terreni necessari, non erano stati considerati. Questo fatto ha messo in crisi la Società, la quale aveva necessità di trovare altri soci per aumentare il capitale originario non più sufficiente. Solo nel 1856 la Società trovò i mezzi finanziari per iniziare i lavori della ferrovia e in questa travagliata vicenda non risulta essere chiaro come l'Imperial regio Governo abbia lasciato decadere più volte l'imposizione dettata dal Decreto del 1850, Cattaneo, nelle richieste fatte a banchieri italiani, aveva chiamato la Società delle barche "IPPOSIDRA", mentre nelle richieste a banchieri stranieri, "TRAM ROAD", forse più realistica ed al passo con i tempi.

Il preventivo di spesa per la realizzazione della ferrovia venne indicato in 1.680.856 lire austriache (circa otto miliardi attuali) e veniva dato un minuziosissimo dettaglio per ogni voce di spesa. Da questo preventivo è possibile fare alcune considerazioni su come si sarebbe svolta l'attività della ferrovia e della sua organizzazione. Infatti si prevedeva di acquistare 100 cavalli, 28 carri a 4 assali (8 ruote) e 6 carri a 2 assali. Le opere civili previste erano:

- a) la stazione di Tornavento: le rotaie, poste su un piano inclinato, entravano direttamente nell'alveo del naviglio (e non più nel Ticino), in modo da facilitare il carico delle barche sui carri.
- b) il casello di Somma Lombardo: forse con doppio binario per attesa;
- c) la stazione di Strona: per il cambio dei cavalli;

d) la stazione si Sesto, con relativa piattaforma per la reimmissione delle barche in Ticino.

Oltre a queste opere, per il tracciato ferroviario si erano previsti ponti, terrapieni, trincee per ridurre al minimo le pendenze e per creare una via la piu' regolare possibile, per eliminare gli sforzi ai cavalli. Nel tracciato della ferrovia in localita' cascina Groppetti, per portare i carri verso Sesto si realizzo' un tratto a doppio binario su un piano inclinato, circa 10% in modo che il carro fenato in discesa, sollevava, tramite fune, un carro vuoto in salita, che faceva da contrappesa: idea molto macchinosa, ma che permetteva di ridurre di qualche chilometro il percorso della ferrovia, se realizzato verso l'abitato di Vergiate. Il percorso della ferrovia e' riportato nel libro di "STORIA DI SOMMA LOMBARDO" del Melzi (1880), che qui si riproduce.

Cosi' pure il sistema di piattaforma mobile, che superava il dislivello di 20 metri tra il punto di arrivo a Sesto e il livello del Ticino, poteva essere eliminato con un approdo molto piu' a nord, verso il lago. Risulta difficile dare delle spiegazioni a queste due strutture, che potevano essere eliminate con un tracciato modificato rispetto a quello realizzato, addentrando di qualche chilometro il percorso. I progettisti avevano considerato tale ipotesi, ma e' possibile credere che i costi necessari per gli espropri dei terreni, i tempi lunghi, l'aumentata lunghezza del percorso o vincoli posti dalle autorità abbiano costretto a tale scelta.

Il progetto che accompagnava il preventivo economico, deve avere sollevato delle perplessità a qualche Socio della Società, perché in data 9 febbraio 1858, si era eseguito a Tornavento un esperimento pratico di tiro di carri su una rotaia con pendenza del 2% (20 per mille), per dimostrare che la ferrovia, seppure per lunghi tratti in salita, poteva soddisfare lo scopo a cui si mirava.

La potenza necessaria per trascinare su rotaia un carro ad 8 ruote, con una tara di circa 10 ton. e un peso lordo (barche maggiori) di 34 ton., per un totale di 44 ton. e' di circa 9 HP,

pari alla potenza di 8-9 cavalli che si muovono con una velocità media di 4 Km/ora, per otto ore consecutive di lavoro, su pendenze massime del 15 per mille. (Albenga-Perucca "Dizionario tecnico Industriale", 1937; Colombo "Manuale dell'Ingegnere" ed. 60°; Vignoli Vittorio "Trasporti Meccanici", Vol. I, 1970.)

Questo dato conferma in parte ciò che e' contenuto nella relazione dell'Ing. C. Vismara "STRADA FERRATA DELLE BARCHE DA TORNAVENTO A SESTO CALENDE ED IL SUO AVVENIRE" nel 1859, dove viene descritta l'organizzazione che si andava a definire.

Il Vismara, nella relazione al Consiglio di Amministrazione della Società, il 14 marzo 1858, ipotizzava di avere 36 cavalli alla stazione di Tornavento, 36 cavalli alla Stazione di Strona e 12 cavalli alla stazione di Sesto e questo avrebbe permesso, secondo i dati sopracitati, di ripartire con una carovana, formata da 4 carri trainati da nove cavalli cadauno, da Tornavento e dopo circa 4 ore, giungere alla cascina Groppetti, pronti per essere staccati e fatti scendere verso Sesto. Verosimilmente alla stazione di Strona erano pronti i carri vuoti e i cavalli freschi per ritornare, in circa due ore, nuovamente a Tornavento. Il tratto cascina Groppetti-Sesto, circa 2 chilometri, poteva essere compiuto in 4 ore, andata e ritorno, perché tale era il tempo necessario per ripartire da Tornavento con altri 4 carri pieni e giungere al piano inclinato. Questa e' un'ipotesi di come sarebbe stata gestita la ferrovia con gli elementi e le informazioni disponibili.

Il Vismara aveva quantificato il numero delle barche trasportabili al giorno, per le tre tipologie che navigavano lungo il naviglio Grande, e, precisamente, 18 barche grandi o cagnone, 5 battelli o burchielli e una barca piccola, per un totale giornaliero di 24. Su questi dati aveva fissato le tariffe per il trasporto, dimostrando che la Società avrebbe ottenuto un utile, al netto degli oneri sul capitale sociale, ammontante a 71.856,80 lire a fronte di un ricavo di 364.800 lire!!!.

Raffrontando cio' che dichiara il Vismara (24 viaggi al giorno con 84 cavalli) con il computo dei tempi necessari per il tragitto soprariportato, andata e ritorno, si possono ragionevolmente fare 3 ipotesi:

- a) era intendimento aumentare il numero totale dei cavalli in modo da soddisfare i 24 viaggi al giorno, ma i costi aggiuntivi non compaiono nella relazione.
- b) era intendimento raddoppiare la linea ferroviaria, in quanto, quando i carri con barca erano in risalita da Tornavento a Sesto, in quel tratto di ferrovia non potevano transitare i carri vuoti in discesa, ma dei relativi costi non si fa cenno nella relazione.
- c) Il Vismara ha redatto la relazione il 14 marzo 1858 su ipotesi e stime mai verificate ( il collaudo della ferrovia avvenni il 7 agosto 1858), e forse per dimostrare, visto che i lavori erano in fase di ultimazione, che i soci avevano ben investito i loro capitali.

Questa realizzazione ebbe una breve vita, perche' dopo 7 anni di attivita' e precisamente nel 1865, la Societa' venne dichiarata fallita; i motivi stavano forse non nell'idea, ma bensì nei mezzi utilizzati per la realizzazione e nell'esercizio. La macchina a vapore di Watt aveva trovato l'utilizzazione pratica nella locomotiva di G. Stephenson e la prima ferrovia italiana Napoli-Pozzuoli venne inaugurata il 3 ottobre 1839. Una linea ferroviaria, oggi, come alla data dell'Ipposidra, realizzata con pendenze che non superino il 10-15 per mille (aderenza naturale), puo' essere realizzata senza particolari armamenti ferroviari. Infatti, nello stesso anno 1865, veniva inaugurato il tratto ferroviario Milano-Sesto Calende-Arona e Milano-Novara-Arona; i cavalli artificiali avevano soppiantato definitivamente i cavalli naturali. I commerci e i trasporti sul naviglio grande e sul Ticino ebbero una riduzione notevole, dovuta all'inizio della nuova rete ferroviaria, che si andava sviluppando. Al 1861, anno di unificazione del regno d'Italia, già si contavano 2561 chilometri di rete ferroviaria con locomotiva a vapore. Risulta difficile interpretare le scelte,

fatte all'atto di costituzione della Societa' (1844), che puntarono sull'impiego della forza dei cavalli per il traino dei carri, quando, viste le convinzioni "filosofiche" del cattaneo, esisteva già un'alternativa "progressista", che era la locomotiva a vapore.

Infatti nel Lombardo-Veneto si inauguro' la ferrovia Milano-Monza il 18 agosto 1840, erano già avviati i lavori per la ferrovia Milano-Venezia (1842-1857) e la Torino-Genova inizio' l'attivita' nel 1853.

La risposta puo' stare solo ed esclusivamente nel problema economico; i capitali per l'armamento ferroviario e le parti mobili sarebbero stati molto più elevati rispetto alla soluzione scelta, salvo usufruire di sovvenzioni e agevolazioni statali. La causa del fallimento fu una carente analisi economica del problema, manifestatosi 12 anni dopo con la relazione del Vismara, che ha portato ad una scelta iniziale errata e successivamente alla rincorsa di giustificazioni economiche inesistenti ( errata stima dei viaggi giornalieri che ha portato a fissare delle tariffe che potevano essere elevate rispetto a quelle applicate dai barcaioli). Un'analisi economica fatta tra le due alternative, cavalli - locomotiva, avrebbe messo in evidenza che, a fronte di un alto investimento iniziale, per la locomotiva si sarebbero ottenuti costi di gestione molto favorevole rispetto ai cavalli. Queste sono oggi delle ipotesi che possiamo fare, per capire ed indagare perche' un'opera basata su un'idea molto realistica e' durata solo pochissimi anni.

Delle opere realizzate per l'esercizio della ferrovia sono rimaste pochissime tracce; la stazione di Tornavento venne prima adibita a tessitura e poi demolita per la realizzazione del canale industriale; il tratto di ferrata, sotto la dorsale di Tornavento, e' stata smantellata durante gli scavi per la realizzazione del canale Villorosi ( esiste solo qualche metro nascosto tra i rovi); si puo' vedere un tratto interessante di massiccato, parallelo alla strada Turbigo-Somma, prima della strada per Vizzola. Altri particolari sono due ponti franati, in

localita' le Coste di Somma, dove la ferrovia correva su un terrapieno, le spalle di un ponte che tagliava la strada Malpensa-Somma; il casello di Somma Lombardo riadattato in epoche successive; il ponte sullo Strona, sulla strada Somma-Golasecca; 3 ponti sul terrapieno, tra la stazione di Strona e cascina Groppetti ed un ponte sulla via Mercantera, in Sesto. Questi sono i resti che, senza nessun rispetto e protezione, sono rimasti di un'opera molto ardita, ma superata dai tempi.

### Profilo altimetrico e distanze dell'IPPOSIDRA:

Sesto calende

Il Ticino a 184 mslm; km. 0,6; pendenza 3,33x1000 raggiunge

Molino di Mezzo

a 206 mslm che con KM. 0,85 e pendenza di 94,11x1000 raggiunge

Cascina Groppetti

a 286 mslm che con km 3 e pendenza di 15,33x1000 raggiunge

Stazione Barche della Strona

a 240 mslm che con 1,6 Km e pendenza 15,62x1000 raggiunge

Casello Barche di Somma Lombardo

a 205 mslm che con km 3 e pendenza 8,33x100 raggiunge

Strada Malpensa

a 240 mslm che con km 1.0 e pendenza 7,0x1000 raggiunge

Cascina Bellaria

a 233 mslm che con 1,3 km e pendenza 6,15x1000 raggiunge

Cascina Borletti

a 225 mslm che con 1,3 km e pendenza 10,0x1000 raggiunge

Piano delle Fugazze

a 212 mslm che con 1,25 km e pendenza 12,0x1000 raggiunge

Cascina Belvedere

a 197 mslm (207) e km 1,4 e pendenza 12,14x1000 raggiunge

Cascina Maggia

a 180 mslm (203) e km 1,1 e pendenza 11,81x1000 raggiunge

Tornavento

a 167 mslm (197) e km 1,2 e pendenza 14,16x1000 raggiunge il

Naviglio grande a 150 mslm.

### Sulla strada romana Mediolanum-Verbanus di Pier Giuseppe Sironi su "

La strada romana, dopo casorate, doveva toccare infine il punto altimetricamente piu' elevato in tutto il percorso fra Milano e il lago proprio in corrispondenza di Somma. Questa localita' quindi, seppure allora come posizione pare giacesse un centinaio di metri a nord-est di Piazza castello e come nome godesse quello di Votodorum - donde i Votodrones, suoi abitanti, attestataci in un'ara ad Ercole ) -, vien giustamente da sospettare abbia derivato il proprio attuale toponimo da parte della definizione per antonomasia di summa pars, summa via data in quel punto alla strada che poco vicino le passava , probabilmente per la zona dell'odierna Piazza Valgella.

Guadata la Strona, daltronde, per arrivare alle sponde del Verbano non resta, volendo al solito evitare un dilungarsi di tracciato e fatta ragione degli ostacoli altrimenti incontrabili, che puntare direttamente al varco fra le colline Corneliane detto del Malvaj, donde la discesa al Ticino e al lago risulta piu' agevole che altrove. E in effetti, e' solo lungo questa direttrice che si possono riscontrare sul terreno ulteriori tracce possibili della nostra via.

Eccone i riferimenti topografici, con riguardo sempre alle tavolette dell'Istituto Geografico Militare Italiano aggiornate al 1903-1905: quattromila metri circa oltre il torrente Strona, carrareccia che attraversa il Malvaj rasentando in lieve curva la cascina Groppetti a nord e il confine tra i comuni di Golasecca e Sesto a sud, poi identificantesi con la cosiddetta ottocentesca "strada delle barche", per un totale di 100 metri; trecento metri piu' avanti, sentiero e poi strada comunale che conducono in discesa sin quasi alla localita' Molini di Mezzo si Sesto calende, per un totale di 750 metri. proprio su questa

discesa, pare venissero trovati, del resto, nel secolo scorso, i resti di una antica strada

); la quale tuttavia - poiche' la Mediolanum - Verbanus doveva essere certamente solo una via terrena o al massimo una glareata strata - bisognerebbe arguire, seppur si riferisce ad un tratto della nostra, che ne fosse solo un breve percorso, cosi' realizzato al fine da limitare la dilavatura della sede stradale in ripida discesa ad opera di grandi piogge.

Questa, da Somma sin presso sesto, e' tuttavia l'ultima frazione di via sia pur vagamente intravedibile. Oltre, infatti, sia per aver transitato in un ambito piu' volte sconvolto nei secoli da esondazioni del lago e di torrenti, fra cui la Lenza, sia per aver decorso in zone poco adatte ai rettifili, il tracciato puo' essere solo ipotizzato.

Uno dei primi e piu' importanti motivi che gia' prima del Mille dovettero modificare e farne scomparire i vari tratti di percorso dovrebbe identificarsi con il lento ma inesorabile prevalere cui nel tempo andarono incontro molte di quelle vie vicinales, le quali, piu' o meno parallelamente alla strada, avevano servito nella romanita' i diversi piccoli abitati rurali ostentatamente trascurati dai rettifili.

Cosi' si puo' spiegare l'andamento preso, sin da allora, soprattutto tra Rho - presso cui i Longobardi avevano posto una fara, certo per controllo - e Legnano; nonche' il deciso spostarsi, piu' avanti, del tracciato su Gallarate - altra fara - e su Golasecca. Questo percorso difatti e' quello caratteristico in epoca medioevale avanzata della cosiddetta strada de Rho ); parte della quale tra l'altro, di riflesso all'importanza presa da Castelseprio in quei secoli, fini per appaiarsi, in unione al tratto che costeggiava la Valle Olona dell'antica strada Novaria-Comum, alla via diretta tra Mediolanum e il Varesotto.

Nel 1808, raggiunto il lago maggiore e costeggiatolo fino a Sesto, la strada del Sempione tocca peraltro la sponda piemontese del Ticino e subito viene ripresa in direzione di Milano lungo il tracciato che ignora quasi totalmente qualsiasi altra via

precedente. Golasecca e' tagliata fuori; Somma viene interessata dai lavori quanto mai altri. Diviso in due il giardino visconteo, la nuova via irrompe difatti nell'abitato sul lato nord del castello, ne corre esattamente lungo una parte del fossato portai a livello, impone demolizioni di case. E finalmente ecco la vecchia strada postale che gli ingegneri napoleonici giudicano da qui in avanti sfruttabile. Ma solo per il momento.

Una moderna sistemazione dell'ulteriore tratto fino a Milano era pure in programma. Tuttavia non se ne fece piu' nulla. Cosi' tocco' all'I.R. Governo Austriaco provvedervi negli anni seguenti.

Nel 1820 fu la volta di un tronco di strada costruito ex novo in rettilineo fra Somma e la Masnaga, per modo che l'abitato di Casorate risultasse a margine della via.

## La ferrovia delle barche

Chi si inoltra nei boschi e nelle brughiere della bassa Somma, dalla Malpensa alla garzoniera verso Gruppetti e le Cornelliane di Golasecca, passando per la Novellina e la Stronaccia, si imbatte in ponti crollati, massicciate, scavi di trincea e arditi tagli di costiera: tutti elementi che avvertono il tracciato di qualche opera viabile. Infatti si tratta di una strada ferrata per il rimorchio delle barche, per via terra, da Tornavento a sesto calende. Essa fu costruita per rendere piu' rapida e meno costosa la navigazione sul fiume Ticino per il trasporto delle merci dal lago maggiore a Milano: traffico nella prima meta' del secolo scorso era molto intenso.

E' noto che il Ticino, da Sesto calende a Tornavento, ha un sensibile dislivello non sempre uniforme. A tratti si presentano "rapide" con forti pendenze e quindi con correnti d'acqua impetuose che rendono la navigazione difficile e pericolosa. pertanto era sorta l'idea di integrare la navigazione con tratti

di via terrestre. Il progetto di una strada ferrata per il rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto Calende, risale all'anno 1844 e viene attribuito al patriota Carlo Cattaneo.

L'opera, grandiosa per quei tempi, fu realizzata abbastanza rapidamente, tanto che iniziò a funzionare nell'anno 1858. Consisteva nell'estrarre le barche, addette al traffico commerciale, dall'acqua del Ticino all'altezza di Tornavento e portarle su grandi carri di tipo ferroviario già collocati sui binari in una strada ferrata. Questa, attraverso le nostre brughiere, raggiungeva Sesto Calende dopo circa 17 chilometri di percorso. Le barche venivano rimesse nell'acqua e ricaricate di mercanzia. Il traino avveniva a mezzo di cavalli impiegati in numero di 100 unità.

A Somma, in zona "Lavandai" alla Stronaccia, esiste ancora un grosso caseggiato che serviva da "Stazione" per passeggeri, per merci e per stallazzo dei cavalli.

Con l'entrata in funzione nell'anno 1865 della Ferrovia Milano-Sesto Calende, l'attività delle "barche" ricevette un duro colpo: poco dopo la Società che la gestiva dichiarò fallimento. Era durata solo sette anni.

Sulla ferrovia per le barche da Tornavento a Sesto Calende, l'ing. Guido Candiani ha scritto una interessante e documentata storia.

(Tratto da "Storia di Somma Lombardo")

## LA FERROVIA

Nell'anno 1860 la ferrovia Milano-Domodossola giungeva fino a Gallarate. Nell'anno 1863 iniziarono i lavori per il tratto Gallarate- Sesto Calende. Dopo la costruzione del viadotto sullo Strona e la galleria di Vergiate, il 24 maggio 1865 entrava in funzione anche a Somma la stazione ferroviaria. Fu un avvenimento memorabile che ha cambiato il paesaggio

e il modo di vivere ma soprattutto l'apertura di una nuova era di civiltà e di benessere. L'elettrificazione con doppio binario è del 1946..

(Tratto da "Storia di Somma Lombardo")

## le vie di comunicazione e le strade del capoluogo e delle frazioni

Pag. 190 da "Storia di Somma Lombardo"

Prima che Napoleone creasse la strada del Sempione (1804-1808), l'unica via che conduceva da Milano a Sesto Calende passando per l'abitato di Somma, era la "Strada De Ro", così chiamata perché partiva dal centro di Rho alla periferia di Milano: nodo di collegamento con le strade che dal nord portavano a Milano all'epoca della Repubblica Ambrosiana (Secolo XV), ma già vecchio tracciato romano. Entrava nel nostro territorio in "Contrada Larga" (ora via Fontana); proseguiva per la Valgella (ora via Gallibadino) e usciva dall'abitato attraverso la via Leoni (ora via G. Visconti). Imboccava la via Ducale (ora via Montebello) e, lasciato a destra il Monte Sordo (Muraccio), scendeva allo Strona che i cavalli e i carri attraversavano a guado, mentre i pedoni solcavano la roggia su un ponticello in pietra, distrutto poi da un'impetuosa piena nell'anno 1678. Solo nell'anno 1744 fu costruito un ponte più elevato e agibile al transito dei pedoni, cavalli e carri. Anche questo ponte venne abbattuto nell'anno 1872 a seguito dell'entrata in funzione di quello attuale che era di proprietà della "Ferrovia delle Barche". Fallita questa Società nell'anno 1865, il ponte venne acquistato dal comune per lire 5.000. La vecchia strada Ducale proseguiva attraverso le brughiere di Garzonera; raggiunti i Gruppetti e

quindi le Corneliane in territorio di Golasecca, scendeva su Sesto Calende.

Le comunicazioni con il Piemonte attraverso il Ticino, avvenivano al valico di frontiera a Porto della Torre mediante imbarcazioni. Anche dopo l'unificazione d'Italia, Porto della Torre continuò ad esercitare la funzione di collegamento tra le due sponde unitamente al traghetto di Coarezza costruito negli anni 1883 e 11890.

### Le antiche strade del capoluogo

La prima classificazione delle strade risale all'anno 1865 e riguarda le principali arterie che collegavano il capoluogo alle frazioni e cascinali sparsi. Si trattava delle vie Crocefisso di Smocco, che portava al Lazzaretto; S. Caterina, allo Strona; Varesina, verso i Mulini Copp, Gadda e Piode; S. Rocco, verso Case Nuove; Maddalena, verso la frazione. Altra strada serviva Golasecca e Coarezza; inoltre il Rile verso la campagna di Mezzana.

Nell'anno 1880, la descrizione del Melzi e da documentazioni di archivio comunale, risulta che le strade e piazze del capoluogo aperte al pubblico erano le seguenti:

**STRADA DE RO':** - Già antica strada consolare romana che congiungeva Milano con Sesto.

**STRADA DEL SEMPIONE** - Napoleonica che taglia il centro abitato.

**CROCE DELLA PIETRA** - Antico viottolo che circonda il parco - Luogo di scalpellini.

**VIA DUCALE** - Già strada de Ro' dopo la via Leoni (ora via Montebello).

**VIA BARCHETTO e PIAZZA BARCHETTO** - Dove erano aperti i laboratori per le barche (ora Campana).

**VIA BELVEDERE** - Che conduce all'amenissima località sulla costiera del Ticino.

**VIA BIRONE** - In località "Malora" (antica fattoria agricola con estesi vigneti)

**VIA BRUGHIERA** - Zona di brughiera nelle località Belcora e Beltramada.

**VIA CAMPANILE** - Tratto di strada sotto il campanile S. Agnese (ora via Zancarini)

**VIA CANONICA e PIAZZA CANONICA** - Sede di canonici al Castellaccio.

**VIA CIOVINO** - Pare derivasse da un antico personaggio somnese (ora Via Garibaldi).

**VIA CIPRESSO** - Strada che circondava la vigna del cipresso - chiamata anche Pontetto.

**VIA CARDE?** - Zona "in mezza CAMPAGNA" verso S. Rocco (ora via Giusti).

**VIA CROCEFISSE DI SMOCCO** - Per l'esistenza di una pittura con la croce smussata.

**VIA DELLE CORDE** - Per i laboratori dei cordari - (ora via Broggi).

**VIA LARGA** - Per strada ampia - Già via De Ro' (ora via Fontana).

**VIA LAZZARETTO** - Che conduce alla zona omonima.

**VIA LEONI** - Per i quattro pilastri statue di leoni - (Ora via Visconti).

**VIA MADONNINA** - per l'antica cappelletta murale con l'effigie della Madonna con Bambino.

**VIA MULINO DELL'OLIO** - Strada verso il Ticino ove esisteva un mulino per l'olio.

**VIA MURATA** - Antica via oltre la muraglia che cingeva il borgo - (Ora via Galli).

**VIA PASQUE'** - Dalla radice latina "pascuum (Terreno da pascolo) - (ora via Briante).

**VIA PIAGGIO** - Nome proprio di un facoltoso somnese che vi abitava.

**VIA PONTE** - Strada che passava sotto il ponte di accesso al castello - (ora via Roma)

**VIA PORTONE** - Per la porta est di accesso al centro abitato - (ora via Mameli).

**VIA POZZETTI E PIAZZA omonima** - Zona ricca di acque sorgive - (ora Via Melzi)

**VIA QUADRO** - Dal dialetto "Quadar" per appezzamento di terreno coltivato.

VIA REBAGLIA - Dal dialetto "rubaia" per roba di scarto.  
VIA RUGHETTA - Strada stretta e incassata nella valle dei Gella.  
VIA SALVETTE - Da antica tradizione religiosa per la cappelletta dedicata alla Madonna.  
VIA S: BERNARDINO e PIAZZA omonima - Verso la chiesa dedicata al santo sa Siena.  
VIA S. ROCCO - Verso la chiesa di S. Rocco.  
VIA S. CATERINA - Zona allo Strona dedicata a S. Caterina da Siena.  
VIA S. Vito e PIAZZA omonima - Verso la Chiesa di San Vito - (Ora via Mameli)  
VIA STRONAZZA - Discesa verso lo Strona vecchia sulla strada per Coarezza e Golasecca.  
VIA ALGELLA e PIAZZA omonima - Da "Valle dei Gella" - Ora via Gallibadino).  
VIA VALLE - Dal castello nord alle valli in aperta campagna - (Ora via Sfrondati).  
VIA VARESINA - Dal Sempione verso Varese.  
VIA VIGNOLA - Strada verso le piccole vigne.  
VIA DE RATTI - Vicolo topaia dal Sempione a S. Bernardino - (Ora via Verdi).  
VIA SABBIONE - Da S. Bernardino verso la zona Inferno - (Ora via Salvioni).  
VIALE STAZIONE - Dal Sempione alle FF.SS. - (ora Via Maspero).  
PIAZZA S. AGNESE - Davanti alla chiesa omonima - (ora Piazza Vittorio Veneto).  
PIAZZA DEL CASTELLO - All'entrata nord del Castello.  
PIAZZA DELLA PESA - per la pesa pubblica.  
PIAZZA SALITA AL CASTELLO - Entrata a mezzogiorno del castello.

Come si vede l'antica toponomastica faceva riferimento alle caratteristiche del luogo, ai suoi usi, mestieri, costumi tradizioni. Un esempio curioso e' quello dell'attuale via CIACCO. L'etimologia semantica di questo strano nome dato alla zona del "CIACH" e omonima via, ha due diverse

versioni. Secondo il pubblicitista Terzaghi deriva da un "vivandaio" tedesco di nome CIAK incaricato dai comandi militari di gestire uno spaccio di generi alimentari e bevande durante lo svolgimento delle manovre militari dei reggimenti austriaci in zona Belvedere tra gli anni 1830-1840. Secondo la versione dell'Ing. Binaghi si tratta invece di un affresco sul muro di una casa contadina nei pressi della scuola di via Villorosi e rappresentante la scena di Gesu' nel Sinedrio con la scritta "ECCE HOMO". La pittura con il passare del tempo si era sbiadita e la scritta lasciava intravedere soltanto due lettere: C e H, per cui la gente comincio' a distinguere la localita' con il nome dialettale di "CI-ACH".

Il viale della Stazione venne aperto nell'anno 1864 e nel 1871 fu stipulata la convenzione tra l'Amministrazione comunale e le Ferrovie dello Stato per la piantumazione degli alberi e la posa di panchine di granito sul piazzale antistante la stazione.

## LA NOSTRA BRUGHIERA

pag. 169

## LA BONIFICA DELLA BRUGHIERA

Pag. 370

## COAREZZA: ORIGINI E STORIA

Pag 126

## la frazione maddalena: origine e storia

L'origine di questo piccolo centro abitato risale all'anno 1400 quando i Visconti crearono una colonia agricola. Nell'anno

1497 gli eredi di Guido Visconti eressero la prima chiesetta. Da documenti di archivio visconteo si apprende che il tempio fu terminato nel 1522 e in tale anno venne istituita la messa festiva. Sempre la casata Visconti, feudataria di questa frazione, restaurò la chiesetta nel 1626 e si ritiene che in tale data abbia ordinato al pittore Mauro della Rovere detto il Fiammenghino, una tela per l'altare rappresentante Maria Maddalena inginocchiata con i capelli sparsi che riceve la santa Comunione da un angelo. Oggi questa tela non esiste più; il tempo e l'incuria l'hanno distrutta prima ancora che fosse collocata nella nuova chiesa.

Anche l'origine del nome della località risale al 1626. Infatti, in occasione dei restauri della chiesetta, il conte Antonio Visconti, feudatario di Arsago, "intese onorare la memoria della bisavola Maddalena Trivulzio, la cui figlia Anna, moglie di Francesco Sfondrati, diede alla luce, nel castello visconteo, il futuro Papa Gregorio XIV.

## LA FRAZIONE CASE NUOVE: ORIGINE E STORIA

pag. 144

### la brughiera della gradenasca e la cascina malpensa

Da pag. 146 di "Storia di Somma Lombardo"

Nell'anno 1590, i Visconti, signori di Somma e territori circostanti, fondarono ai margini della brughiera della Gradenasca, una colonia agricola che chiamarono "Case Nuove".

La Cascina Malpensa, più a nord e più addentrata nella brughiera, è costruzione successiva. Infatti risale all'anno 1796 per iniziativa del bustese Gian Battista Tosi che organizzò una fattoria agricola e "intensi traffici commerciali". Il figlio del Tosi, divenuto vescovo di Pavia, è noto per l'amicizia con Alessandro Manzoni: il grande scrittore lombardo fu

ripetutamente ospite della Cascina Malpensa anche a causa di un beneficio livellario ereditato dal padre.

Circa l'origine del nome dispregiativo, pare che derivi dall'aridità del terreno e dalla difettosa fecondazione del seme che varia sensibilmente da zona a zona, per cui si diceva che era una "malpensata" coltivare nella brughiera.

Comunque risulta che il Tosi fu all'avanguardia di una schiera di pionieri che nella prima metà dell'ottocento dissodarono tremila ettari di brughiera: la sua trasformazione fondiaria fu una delle meglio riuscite, imperniata sui fabbricati, sull'acqua ricavata da un pozzo profondo settanta metri e su una rete di strade di accesso.

Nel 1810 il Verri, sul giornale "Il commercio dei grani", dando notizia della bonifica della Malpensa scriveva "È prodigioso il frutto che se ne ricava: vi sono i gelsi da barche da seta; viti per ottimo vino; vi è frumento e tutto viene assai bene; il granoturco singolarmente si coltiva con felice successo".

Lo stesso Federico Caproni per la sua bonifica di Vizzola Ticino degli anni '30, venne incoraggiato dall'esempio storico della Malpensa.

Dopo il 1832 tutta la Brughiera della Gradenasca fu destinata a campo di manovre militari per le truppe tedesche che stanziavano nell'alto milanese, in sostituzione delle "Groane" Monzese. E questo nuovo tipo di servitù risultò poco compatibile con l'agricoltura tanto da fermarne l'espansione e limitarne la fiorente attività.

Nel 1886 il Ministero della guerra del nuovo Regno d'Italia procedette all'espropriazione della Malpensa per farne un grande campo di esercitazione militare per la cavalleria e per l'artiglieria. Il fondo venne spogliato di tutte le piante, le coltivazioni sospese e i caseggiati destinati ai militari. Le 24 famiglie che vi abitavano per un totale di 130 persone, vennero gradualmente sloggiate e sistemate presso i nuclei abitati di Bellaria e Case Nuove nonché presso il capoluogo. Le pratiche per l'indennizzo degli espropriati dei fondi iniziarono nel 1891 e trenta anni dopo risultò che ci furono

ancora famiglie che reclamavano la liquidazione dei propri indennizzi.

## **l'archeologia nel territorio della malpensa.**

da pag. 148 di "Storia di Somma Lombardo"

Nell'anno 1967 l'architetto Angelo Maria Bonomi, Ispettore Onorario della Soprintendenza delle antichità per le provincie di Milano e di Varese, avuto notizie di alcuni casuali rinvenimenti di sepolture e di altri reperti archeologici sui terrazzamenti della costiera del Ticino in zona Malpensa - Case Nuove, intraprese una meticolosa ricerca che portò alla scoperta della "Cultura PROTOGOLASECCHIANA della Malpensa" risalente al IX e X secolo a.c..

I rinvenimenti più importanti si trovano in zone ben evidenziate sulla sinistra lungo la strada Somma - Tornavento, parte in brughiera e parte ai margini dell'abitato di Case Nuove sulla via Santa Margherita. Venne disegnata una carta Archeologica con coordinate topografiche riferite al vertice estremo della base geodetica di Somma Lombardo (la piramide in brughiera), e tutto il materiale ritrovato venne depositato presso la soprintendenza delle antichità della Lombardia in attesa della collocazione definitiva. Tali interventi furono definiti, dagli esperti, di fondamentale importanza poiché vengono a colmare una lacuna nella preistoria della Lombardia Occidentale. La sua nota dominante è l'appartenenza al X secolo a.c..

Il materiale è stato rinvenuto ad una profondità che varia dai 30 cm. ai 100 cm. dal piano terra, e consiste in numerose sepolture a cremazione in materiale ceramico e vasi domestici. Inoltre sferette e pendagli; fibule ad arco, armille, anelli ed altri reperti in bronzo.

Le ricerche proseguono grazie anche alla partecipazione di un gruppo di giovani volenterosi appassionati di archeologia e capeggiati da Flavio Rossa, Rino Balbo e Giulio Pignoloni.

Ne' si può ignorare che tutto il nostro territorio è considerato zona archeologica. Infatti, in più punti del centro abitato e alla periferia, specie sui rilievi collinari, in epoche diverse vennero alla luce reperti archeologici trovati casualmente durante gli scavi per la costruzione di case e di fossati per la fognatura; materiale di grande importanza per definire, con altri ritrovamenti della zona, la "Cultura Protogolasecchiana". Purtroppo gran parte dei ritrovamenti sono andati dispersi, finiti in case private o commercializzati da persone ignoranti o senza scrupoli: solo poco materiale ha trovato degna sede presso i musei qualificati.

A documentazione degli ultimi ritrovamenti citiamo:

- Negli anni 1949, 1950 e 1954, sulla via Guido Visconti di Modrone, tra l'attuale scuola elementare e la Madonna della Preia, vennero alla luce alcune tombe attribuibili a buona epoca romana. Contenevano vasi cinerari, suppellettili, armille, fibule e altro materiale bronzeo.
- 1955: rinvenimento occasionale durante uno scavo edilizio nell'area tra le vie Binaghi e Garzonio a Mezzana. Si è trattato di tombe con reperti cinerari e grossi vasi domestici.
- 1958 : durante lo scavo per l'ampliamento del Calzificio Ferrerio, lungo il Sempione, rinvennero alcune tombe attribuibili ad epoca romana.
- 1978: tomba romana scoperta durante gli scavi dell'ampliamento dell'Ospedale, risalente al IV o V secolo d.c.. Sul coperchio è stata decifrata la scritta: "D.M. PRO FUTURUS CASSIAM FRATER PIENISSIMUS".
- 1979: durante i recenti scavi per la costruzione di un gruppo di case popolari sulla collinetta in zona "Vigna del Prevosto" a Mezzana, vennero alla luce reperti archeologici di notevole interesse.

Sovrintendono all'indagine archeologica sul nostro territorio, oltre all'Architetto Angelo Maria Bonomi la Dott.ssa Luisa Ferrerio

Alpago-Novella, la Prof.sa Rofia e Carlo Mastorgio che fanno capo al Museo Archeologico della Societa' Gallaratese per gli Studi Patrii.

Reperti archeologici rinvenuti sul nostro territorio sono anche custoditi presso i Musei di Varese e di Milano. C'e' chi auspica che anche nella nostra citta' si organizzi un museo conservativo sia per dare incoraggiamento e possibilita' agli appassionati di ricerche archeologiche, sia per acuire la curiosita' e sviluppare la cultura presso la nostra gente. Puo' essere una proposta valida purché non si disperda in rivoli insignificanti un prezioso patrimonio: allora sarebbe meglio potenziare il gia' esistente Museo di Gallarate.

Comunque l'amore per archeologia, come tutta la nostra storia antica, e' incentivo per meglio operare nella vita futura.

## LA NAVIGAZIONE

### NOTE:

08/05/95:

Indagine sulle S.F. dal ponte di localita' Vignazze (S. Rocco) di Somma Lombardo alla statale 334 della Malpensa:

- 1) Dal ponte delle S.F. in localita' Vignazze (ponte sguara') decisamente visibile dalla strada che collega la Malpensa a Somma Lombardo si imbecca la stradina a sinistra a nord del ponte. Stradino non asfaltata che porta ad alcune case private e a piccole fabbriche nella brughiera e campi coltivati a ovest del Sempione. A pochi metri a ovest si trova il terrapieno del ponte. Terrapieno adibito a parcheggio e discarica degli abitati. Si continua a sud sulla strada che e' il

vecchio tracciato mentre sulla sinistra vi sono campi e fabbricati. Sulla destra si trova il ciglione.

Si continua fino a quando sulla sinistra si trova un deposito di una impresa di costruzioni edili. La S.F. da destra passa a sinistra nel luogo del deposito. Sempre a sinistra de del viottolo la S.F. e' interrotta da un piazzale ben tenuto al taglio delle piante ed e' circondato da tre lati N S O da terrapieni. Ultima postazione di ricovero per aerei durante la seconda guerra mondiale. La S.F. e' sulla sinistra del viottolo con dei terrapieni bassi ai lati.

Piu' avanti si trova la lapide S.F.

Il sentiero scende mentre si erge il terrapieno. Il ponte PX e' sulla sinistra. La lapide Lx e' a NE sull'altro lato del ponte.

Si passa sotto il ponte e si imbecca il sentiero dall'altra parte della S.F.. Il sentiero precedente porta a valle e altrove.

La S.F. rimane sulla destra e il terrapieno diminuisce fino a perdersi nella brughiera e il viottolo si allontana. Seguire per 500 metri fino a che un piano di cemento e asfalto dichiara la presenza di un deposito di aerei.

Imboccare il sentiero di destra. 100 metri e si trova il ponte Px. Altra lapide. Una fenditura ai piedi delle spalle del ponte scarica la terra del terrapieno, mentre sul terrapieno si apre un buco pericoloso.

Proseguendo, il terrapieno scende e si perde le tracce. Non si trova piu' nulla fino alla strada ST334 della Malpensa.

### DA TROVARE:

-----  
Somma Lombardo:

Localita' Belvedere - Sarebbe la via Villoresi

In via Villoresi esisteva un piccolo fabbricato per riposare i cavalli.

Taglio ardito - Dal ponte della cascina delle barche, verso il Ticino, a pochi metri sulla sinistra inizia il tracciato visibilissimo della S.F. che porta fino a belvedere. Segue il metanodotto.

Muraglione su metanodotto.

Giu' fino alla Strona.

Trovare anche la cisterna che si trova fra la strada Sesona-Golasecca e Gruppetti.

C. Vismara - "La strada ferrata delle barche da Tornavento a Sesto Calende e il suo avvenire" - Tip. G. Redaelli, 1859

G. D. Oltrona Visconti, "Il rimorchio delle barche sul Naviglio Grande e un importante avvenimento del secolo scorso" in RGSA 11951, n. 3 pp. 23-32; Il decreto di concessione dell'"Ipposidra" in RGSA 1956, n. 1, pp. 10 - 12. "Per la ferrovia Milano - Sesto Calende" cfr. Aspesi, Gallarate ....., pp. 1197

Nota: Nel 1858 inizia l'attivita' della "Via Ferrata di rimorchio delle barche" da Tornavento a Sesto Calende, fallita nel 1971 per l'opposizione dei navaioli e per la costruzione della Milano - Gallarate - Sesto Calende.

## 12.2.2 Ipposidra pt2

## La via ferrata per il trasporto delle barche tra Tornavento e Sesto calende.

Raccolta di documentazioni

Indice:

Il rimorchio delle barche sul Naviglio Grande e un importante esperimento del secolo scorso"

Statuti per la societa' anonima

Manifesto di Associazione

Il decreto di concessione della "IPPOSIDRA" Tempo, vicende, vestigia

Archivi e Bibliografia:

La strada delle barche da Sesto Calende a Tornavento

Sulla strada romana Mediolanum-Verbanus

La ferrovia delle barche

La Ferrovia FF.SS.

Le vie di comunicazione e le strade del capoluogo e delle frazioni.

Le antiche strade del capoluogo

La nostra brughiera

La bonifica della brughiera

Coarezza, origini e storia

LA FRAZIONE MADDALENA: ORIGINE E STORIA

LA FRAZIONE CASE NUOVE: ORIGINE E STORIA

LA BRUGHIERA DELLA GRADENASCA E LA CASCINA MALPENSA

L'ARCHEOLOGIA NEL TERRITORIO DELLA MALPENSA.

LA NAVIGAZIONE

NOTE:

DA TROVARE:

Lista delle diapositive relative al racconto:

Da Tornavento alle cave di ghiaia

Dalle Cave di ghiaia a San Rocco

Da S. Rocco a Lavandai

Dalla cascina "Lavandai" a Gruppetti

## Il rimorchio delle barche sul Naviglio Grande e un importante esperimento del secolo scorso"

di Gian Domenico Oltrona Visconti.  
Da "Rassegna Gallaratese d'Arte" 1951

Tentativo senza dubbio importante e coraggioso - piu' coraggioso che importante poiche' si trattava di impianto nuovissimo in Italia, ala cui affermazione dipendeva da fattori psicologici e materiali oltreche' di indole strettamente tecnica - fu quello della strada ferrata di rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto calende ), promosso da certo Francesco Besozzi ), che parecchi ricorderanno per averne visto in diversi luoghi e le ignorate vestigia.

Ricostruire la storia della ferrovia no n e' facile data la scarsita' dei documenti, tuttavia un rapporto pubblicato nel 1859 viene in nostro aiuto.

L'autore, l'ingegner Carlo Vismara di Vergiate, senza peraltro spiegare il sistema dell'attiraglio poiche' l'opera sua e' intesa principalmente a dare al Consiglio d'Amministrazione della Societa' anonima costituita per il funzionamento della via ferrata la prova che la Societa' medesima aveva possibilita' di vita, illustra minutamente i vari aspetti dell'iniziativa, non mancando di riportare il relativo bilancio. Ma prima di volgere lo sguardo alla parte amministrativa giovera' accennare al percorso della ferrovia in oggetto basandoci su cio' che al riguardo ci si riferisce il Melzi ), e pure soffermarci sulle finalita' dell'impresa, che fu autorizzata con dispaccio dell'Imperial Regio Commissariato Civile e Militare di Milano in data 18 marzo 1850 ) e che svolse la sua attivita' certo sino al 1859.

E' noto che avanti il 1850 le barche da carico scese sul Naviglio Grande venivano poi trascinate contro corrente sino al punto di partenza da cavalli che percorrevano una strada di fortuna, operazione che ovviamente richiedeva gran tempo e notevole logorio di animali. Si tenga presente che occorrevano circa quindici giorni da Milano a Sesto Calende per convogli composti da cinque barche trainate da venticinque cavalli, condotti da altrettanti uomini, mentre dopo la costruzione della strada alzaia, avvenuta nel 1842-1844, se ne impiegavano da due a tre. Le tariffe di traino furono dai paroni o barcaioi ) arbitrariamente elevate,, nel 1784, sino a lire 330 per barca, provocando tuttavia l'intervento delle autorita' milanesi, la quale impose un massimo di lire 130 sullo stesso percorso. ). Il traffico sul Naviglio era dunque lentissimo e costoso e la nuova ferrovia doveva sveltirlo, provocando al tempo stesso il ribasso dei prezzi, prezzi che spesso dipendevano dall'umore dei paroni, logicamente solidali fra loro.

La dibattuta questione del rimorchio determino' il sorgere di numerosi progetti e tentativi.

Interessantissimo (seppure, a nostro avviso, di limitato rendimento pratico), il traino per filovia perfezionato, una quarantina di anni or sono, dagli ingegneri Arno' e Negro, i quali idearono l'applicazione di un giunto elettromagnetico che, interposto fra le ruote motrici del carrello corrente su cavo aereo e il motorino del carrello stesso, funzionava come un giunto elastico tra il carrello e il barcone-motore, garantendo un vero e proprio sincronismo cinetico tra il moto della barca e il moto del carrello. La caratteristica economica di tale sistema era rappresentata non solo da l fatto che in carrello in questione poteva funzionare con corrente continua o alternata ( e in questo caso, monofase o trifase ), ma anche e soprattutto dal fatto che eliminava le fortissime spese per l'armamento stradale, essendo infatti sufficiente la palificazione per la sospensione del cavo. Diversi erano poi i mezzi di propulsione; il propulsore idraulico facente parte del

motore del barcone-comando (si sarebbe impiegato un barcone comando per ogni convoglio), il quale aspirava l'acqua dalla parte della prora spingendola fortemente verso poppa, cio' che provocava a spinta del natante; o una serie di palette applicate al fondo della barca in apposita scanalatura, funzionanti come minuscoli remi; o infine un sistema che dette buona prova sulla breve distanza del canale di Nivernais (Francia) intorno al 1910, e cioe' l'uso di una catena stesa longitudinalmente sul fondo del canale stesso, che doveva emergere e scorrere sopra il barcone-comando, sulla quale catena il motore esercitava il suo sforzo. Tale impianto costo' solo lire 30.000 per scafo, motore ed accessori e lire 16.000 per la catena ).

Ma il traino delle barche sull'acqua - oltre ad non essere agevole - comportava notevoli rischi. Il Bruschetti scrive - ) che ... ne' passi difficili occorre talvolta di dover staccare le barche dalla cobbia per farle avanzare ad una ad una. Tal'altra volta bisogna portare parte de' cavalli sulla sponda opposta del fiume ), ad oggetto che facendo obbedire la barca a due opposte forze, scorrer possa la diagonale. Qui adunque la manovra dell'alzaia richiede la maggior destrezza ed abilita' per procurare alle cobbie quell'armonia di movimento onde nasca un piu' vigoroso conato senza inutile dispendio di forza. E' pero' tale la difficulta' delle "rapide" che i comuni barcaiuoli, benché l'abbiano praticata da centinaia di volte, pure non si fidano di tentarla da soli e sempre si servono delle "guide" per discendere e de' "fattori delle cobbie" per riavere sui laghi le barche, Il parone cui fonda o perisce una o piu' barche - continua il Bruschetti - presenta alla piu' vicina autorita' locale un attestato comprovante l'avvenuto infortunio, in vista del quale e' esonerato da qualunque indennizzo.

Si noti, d'altronde, che una quota parte di rischio comportava pure la discesa delle barche a pieno carico poiche' il tratto del Ricino da Sesto alla Ca' della Camera tocca la massima pendenza

) e incontra molte rapide o rasse alle quali i barcaiuoli dettero nomi particolari, parecchi in uso ancor oggi; la Miorina, il Cagarat, la Lanca, la Monga, la Cavallazza, l'Asnino, il Ramm, ecc.

Quanto al percorso della ferrata il Melzi, in una sua corografia del Sommese, lo fa snodare alquanto discosto dalla via d'acqua. Giunte alla Ca' della Camera le barche venivano poste su speciali carri che correivano su rotaie e trainate da cavalli sino ai pie' dei ciglioni, dove apposito congegno le portava sull'altipiano.

Avremmo voluto - ora che ci e' dato di trattare ampiamente delle vicende della ferrovia - ragguagliare il lettore su alcuni punti che purtroppo rimangono oscuri. Prima di tutto, in che cosa precisamente consisteva l'anzidetto congegno?. Si trattava di un piano inclinato formato da una sola tratta, dal livello del fiume all'altipiano? E ugual cosa e' da dirsi per il dislivello dei Gropetti? In secondo luogo quello Francesco Besozzi fu il promotore dell'impresa o non piuttosto l'ideatore, il creatore del nuovo sistema di rimorchio? Il menzionato rapporto e altre opere da noi consultate non ci delucidano in tal senso. Sia l'uno che le altre trattano del sistema dell'attiraglio in modo vago, tale da lasciare il profano lettore insoddisfatto.

Sull'altipiano le barche riprendevano il cammino sino alla meta, sempre trainate da cavalli: da Tornavento esse seguivano, a bordo dei detti carri, la Somma-Turbigo sin poco oltre la Malpensa, si internavano quindi nel bosco di Casorate in direzione dell'estremo nord della base geodetica,olgevano con ampia curva a ovest del territorio di Somma a un chilometro circa dal borgo, traversavano la Strona e le Corneliane a mezza via tra Golasecca e Sesona su ponti e piccoli viadotti all'uopo costruiti e giungevano a Sesto in localita' Molini di Mezzo.

A questo punto si impone tuttavia una considerazione.

I carri dovevano essere capaci e massicci poiche' nell'esperimento preliminare - a Detta del Vismara - fu adoperato il doppio carro modello di Londra del peso maggiore di alcune tonnellate dei carri attualmente adottati ), mentre sappiamo

che le barche maggiori misuravano 24 metri di lunghezza e 4,75 di larghezza ), con una portata di 40 tonnellate all'incirca ). Ci chiediamo quindi: come potevano i cavalli trainare agevolmente per molti chilometri simili carri tenendo presente che la ferrovia incontrava tratti in salita (sia pur leggera) e tratti di discesa, specie nella accidentata prossima all'arrivo? Gli animali non erano ugualmente sottoposti a fatiche e logorio, pur ammettendo che un cavallo che traina 1000 Kg. su strada ordinaria ne puo' trainare 12.000 su strada armata con rotaie? ). E tutto sommato, "rebus sic stantibus", come avrebbe potuto la ferrovia accelerare sensibilmente il traffico da Milano a Sesto?.

Inoltre abbiamo il dubbio che il Melzi non si esatto nella descrizione del percorso or ora riportato. Perche' - vien fatto da chiedersi volgendo uno sguardo allo schizzo che alleghiamo - la strada ferrata si scostava tanto dal Ticino costringendo uomini ed animali ad un percorso in gran parte pianeggiante ma assai lungo? Non e' maggiormente probabile che la ferrovia corresse anzitutto piu' a sud-sud-ovest di Somma evitando bensì con dirottamenti gli sbalzi notevoli del terreno, ma abbreviando al massimo possibile (con eliminazione - ad esempio - di quella non indifferente digressione nel bosco di Casorate) il percorso, dato che lo scopo precipuo dell'opera era di accelerare il traffico commerciale su una via d'acqua di primaria importanza per Milano?.

In ogni modo il Melzi - del quale conosciamo l'esattezza di storico - non avra' ' buttato giu' una linea cervellotica, ma si sara' invece basato su dati di fatto e ancor piu' sul personale ben vivo ricordo dell'abbandonata impresa.

Calcolato il volume del traffico tra Milano e Sesto, il Vismara dichiara che erano da rimorchiarsi annualmente 5000 barche maggiori o cagnone, 1400 battelli o burcelli e 300 barche piccole o cormane ); di conseguenza egli stabilisce che su 275 giorni utili di lavoro all'anno erano da rimorchiarsi in media al giorno 18 cagnone, 5 burcelli e 1 battello minore ).

Per assicurare al tempo stesso una maggiore durata all'forza animale, l'autore dell'opuscolo ritiene opportuno ... suddividere per ricambio il cammino e il lavoro dei cavalli, alternando così le ore dell'attiraglio con quelle del ritorno con i carri vuoti.

Circa il numero dei cavalli occorrenti al servizio il Vismara, valutata la distanza tra Tornavento e i Molini di Mezzo in poco piu' di 17 chilometri, prevede la necessita' di 36 cavalli alla stazione di Tornavento, ugual numero alla stazione di Strona e 12 a quella terminale di Sesto, con un totale di 84 cavalli ). Correavano infatti 16.144 metri da Tornavento al piano inclinato di Groppetti (Sesona), ai quali bisognava aggiungere altri 1000 metri circa per toccate la meta. Si noti che la zona dei Groppetti il movimento dei carri - secondo l'Orsini - era facilitato da contrappesi per mezzo di corde, essendo la strada in pendenza.

Passando quindi al numero e alle mansioni degli uomini, l'autore, anzitutto basandosi sugli ammaestramenti dei primi anni di gestione, giudica necessari: un capo-uomo e due uomini di sussidio per il carico in acqua delle barche sui carri; un capo-uomo e due uomini di sussidio per regolare l'argano al piano subacqueo; un direttore per ogni convoglio e due per ogni tratta; un guardafreno per ogni carro carico; due meccanici per il piano inclinato di Sesto; un capo-uomo e due uomini per il rimorchio delle barche in Ticino fino a Sesto ed un facchino per ogni due cavalli.

Il Vismara scorge poi un vantaggio nella concessione in appalto dell'esercizio del rimorchio (appalto che poteva essere assunto dai paroni stessi, esperti nel servizio), aggiungendo essere conveniente usare lo stesso sistema per la manutenzione della strada, manutenzione che avrebbe peraltro pesato notevolmente sul bilancio sociale ... fin tanto che i dadi di vivo che sostengono l'armamento non siensi ben rinserrati nel fondo stradale e fintanto che i sensibili rialzi di terreno per il piano strada non siano sufficientemente

stipati... genere di contrattazione, - egli precisa - adottato per tutte le strade comunali, provinciale e regie.

Qualora la proposta di appalto generale fosse stata accolta, la spesa per operai ed impiegati sarebbe stata ridotta al minimo. Infatti la Società avrebbe stipendiato soltanto i meccanici per la sorveglianza delle macchine e mantenuto il servizio:

- un agente contabile a Tornavento per la registrazione del numero delle barche e lo stacco delle relative bollette;
- un sovrintendente alla stazione di Strona per lo stesso ufficio;
- un agente contabile a Sesto per il ritiro delle bollette staccate a Tornavento e la loro registrazione su apposito libro;
- un ingegnere per la sorveglianza della strada e dei meccanismi. ).

L'ing. Vismara dichiara inoltre che col funzionamento della ferrovia si sarebbe impiegata una sola giornata per coprire il tratto Milano-Sesto e viceversa e che le barche non avrebbero più dovuto attendere alla Ca' della Camera "il ritorno delle cobbe per effettuare il rimorchio in Ticino" ), aggiungendo che e barche stesse - a differenza di prima - sarebbero rimaste inoperose solo il giorno dell'arrivo. Perciò - continua il Vismara nella sua relazione al Consiglio della Società, relazione datata 14 marzo 1858 - il numero di 18 viaggi che potevano farsi per l'addietro con una barca sarà portato a 22, sicché il proprietario di barche che prima operava con 22, potrà fare l'eguale lavoro con 18 barche ).

Egli dimostra anche che su 18 viaggi il proprietario ricavasse annualmente lire milanesi 526,10 e come, grazie all'realizzazione della via ferrata, la barca medesima, nei 22 viaggi, finisse per rendere all'anno lire 787,12 e prosegue: Potendo il proprietario con maggior numero di viaggi ridurre da 22 a 18 il numero delle barche, avrà il vantaggio di quattro sopra ventidue, ossia per ciascuna 2,11%, ed importando la spesa di costruzione, riparazione e consumo di una media di lire 328,04, si avrà un risparmio per anno di lire 59,64.

Il Vismara calcola poi in lire 174,92 il risparmio annuo per barca, concludendo che il vantaggio saliva a lire 47.578,24 per le barche "cagnone" ed in proporzione per tutte le altre a lire 2.818,40, cioè che dava il considerevole risparmio annuo totale di lire 50.396,64 ).

Esauriente e' - infine - la parte amministrativa nella relazione dell'ing. Vismara, il quale, dopo i necessari studi e preventivi, sottopone agli azionisti il seguente:

#### CONTO GENERALE D'AMMINISTRAZIONE (1858) )

##### Passività

Manutenzione strada ferrata	L. 153.979,20
Manutenzione carri	L. 2.000,==
Manutenzione cavo metallico e carri	L. 4.000,==
Manutenzione e assicurazione caseggiati	L. 1.000,==
Spese varie per affitti, paghe, ecc	L. 24.000,==
Interessi sul cap. di L. 1.800.000 al 5% )	L. 90.000,==
<b>Totale Passività</b>	<b>L. 274.979,20</b>

##### Introiti

Tassa sulle Cagnone (n. 5000 a L. 60)	L. 300.000,==
Tassa sui burcelli (n. 1400 a L. 42)	L. 58.800,==
Tassa sulle cormane (n. 300 a L. 20)	L. 6.000,==
<b>totale</b>	<b>L. 364.800,==</b>
Eccedenza introiti	L. 89.820,80
Ded. 20% per ammortamento e spese imprevedute	L. 17.964,==

Residuo attivo L. 71.856,80

Dal premesso conto risultano tutte le spese di gestione mentre gli introiti - come vediamo superano largamente le uscite, garantivano alla Società di rimorchio la necessaria stabilità.

L'ing. Vismara avverte inoltre che, ai termini dello statuto sociale, dell'attivo andavano dedotti gli interessi sul capitale, ... capitale - egli dice - costituito per la somma di un milione e

mezzo, ma considerato nei dimessi conti ) per un milione e ottocentomila lire a causa dei miglioramenti introdotti nell'originario progetto, e specialmente per la derivazione della strada (ferrata) dal Canale Naviglio anziche' dal Ticino.

Poco piu' avanti l'autore fa notare che la tassa per le barche da lui stesso indicata era ancora quella dell'originario progetto, sebbene nella sua esecuzione la strada ferrata si sia portata sino al Naviglio, con grande sacrificio di spesa per la Societa' ). Da cio' si comprende che secondo il primitivo progetto la ferrovia doveva fare a capo al Ticino in un punto che tuttavia non e' indicato.

Il Vismara insomma - cifre alla mano - dimostra agli azionisti ed al pubblico che l'interesse de' contribuenti si trovasse largamente compensato e come la ferrovia di rimorchio, non solo rappresentasse un tangibile vantaggio per la comunita' e per i paroni (dato che il Consiglio di Amministrazione avrebbe ... favorito per il nuovo rimorchio sulla ferrovia quelli medesimi che hanno fin qui servito al rimorchio sul Ticino, onde non sieno loro preclusi i mezzi di sussistenza) ma anche corrispondesse appieno allo scopo industriale per cui fu ideata e costruita.

Nel corso del nostro studio saremo senza dubbio incorsi in errori e inesattezze, specie per quanto riguarda le localita' e la parte amministrativa della Societa' di rimorchio. Tuttavia, eccezion fatta per il menzionato rapporto de' Vismara, che oggi assume notevole valore storico, (e che peraltro, come gia' detto, non ci ragguaglia sul sistema di rimorchio vero e proprio), non troviamo opere particolareggiate sulle quali basarci ne' memorie in luogo o carte circa la realizzazione e la fine dell'esperimento in questione ).

Comunque volendo esaminare e le cause che condussero la ferrovia al fallimento, dobbiamo tenere presenti le difficolta' di carattere tecnico, ambientale e finanziario (soprattutto finanziario) che subentrarono ad una iniziale fortuna. Le difficolta' finanziarie, come spesso accade, determinarono una situazione di disagio ch'ebbe, senza a dubbio, serie

ripercussioni sul funzionamento dell'impresa. A cio' si aggiunga che una premessa datata gennaio 1859, allegata all'opuscolo del Vismara, dispone apertamente di maligne asserzioni da parte di un amministratore dimissionario (nel quale si sarebbe presto riconosciuto il Vismara medesimo), nonche' del licenziamento dell'ingegnere capo, prova, questa, che invidie e contrasti sorsero ben presto in seno allo stesso Consiglio di Amministrazione.

In secondo luogo, venuto meno quello che potremmo chiamare il fattore novita', il pubblico, insoddisfatto del servizio e delle relative tariffe, lesino' il suo appoggio all'iniziativa, dirottando in seguito su tre vie le proprie merci. Ma peso decisivo alla faccenda ebbe, a quanto pare, l'atteggiamento dei paroni. Feriti nell'orgoglio da una novita' che sconvolgeva la loro tradizionale vita di barcaioli, costoro boicottarono gli sforzi della Societa' con una ostentazione di resistenza passiva dinanzi agli ordini degli amministratori e dei tecnici, o con un contegno inteso a scontentare quanti usufruivano della nuova ferrovia scorgendo in essa una valida alleata ed un chiaro segno di progresso.

La volonta' dei promotori non trovo' dunque la necessaria collaborazione. Il livello delle tariffe, piu' volte maggiorato per fronteggiare inevitabili oneri di gestione ed il fatto che l'impianto fosse corredato, come scrive il Melzi ),... da grande abbondanza di edificii..., (la stazione di arrivo ai Molino di Mezzo era effettivamente troppo grandiosa) sollevarono critiche e malcontento anche fra coloro i quali auspicavano che l'impianto fosse mantenuto per i primi tempi allo stadio di esperimento, e cio' condusse, a pochi anni dall'inaugurazione della ferrovia avvenuta nel 1852 ), al fallimento della Societa'.

Gian Domenico Oltrona Visconti

STATUTI

PER LA SOCIETA' ANONIMA  
DELLA FERROVIA A TIRO DI CAVALLI

da  
Tornavento a Sesto calende

PEL RIMORCHIO TERRESTRE DELLE BARCHE  
EVITANDO LE DIFFICOLTOSE RAPIDE DEL TICINO

MILANO  
Tipografia D. Salvi e Comp.  
Contrada Larga, n. 4773

STATUTI  
PER LA SOCIETA' ANONIMA  
STRADA FERRATA

da  
Tornavento a Sesto calende

Annessi per allegati

Nell'istromento di Deposito 16 giugno 1854

a Rogito Dottor Filippo Guenzati

al N. 717 del Repertorio

MILANO  
Tipografia D. Salvi e Comp.  
Contrada Larga, n. 4773

-----  
1854

STATUTI

§ 1.°  
Della costituzione, scopo e durata della Societa'  
e del Fondo Sociale

- Art. 1.° E' costituita una societa' anonima per azioni, scopo della quale sono la costruzione, l'attivazione e il successivo esercizio della Strada a rotaje di ferro da Tornavento a Sesto Calende, cui si riferisce la concessione accordata dall'I.R. Governo Generale Civile e Militare a Francesco Besozzi, e comunicata mediante il Decreto 18 Marzo 1850, N. 5555, dell'I.R. Luogotenenza Lombarda, tale Societa' pertanto e' intitolata "Societa' Anonima della Strada Ferrata da Tornavento a Sesto Calende".
- 2.° La sede della Societa' e' posta in Milano.
- 3.° La strada, che ne forma lo scopo, sara' costruita giusta il progetto tecnico redatto dal signor ingegnere Giacomo Bermani, e gia' approvato dall'I.R. Direzione Lombarda delle Pubbliche Costruzioni mediante Decreto 21 Agosto 1851, N.° 7490.
- 4.° La Societa' continua fino a che sussista la strada. Nel caso pero', in cui dietro l'esercizio di uno o piu' anni si verificassero perdite tali, che il fondo sociale fosse ridotto alla meta', la rappresentanza generale della medesima potra' pronunciarne la cessione e farla porre in liquidazione.
- 5.° Il fondo sociale pecuniario e' fissato nella somma di austriache L. 1,500,000 (un milione e cinquecentomila), ed e' ripartito in N.° 1,500 azioni di austr. lire 1,000 (mille) per ciascuna.
- 6.° A questo fondo sociale pecuniario e' aggiunta la somma di aust. lire 300,000 (trecentomila), colla quale si determina il valore della concessione ottenuta da Francesco Besozzi, e ch'egli trasferisce in dominio della Societa'. Questa somma e' pure ripartita in N.° 500 azioni di austriache L. 1000 (mille) per ciascuna. Quindi il fondo sociale complessivo ascende

- all'importo di austriache lire 1,800,000 (un milione e ottocentomila) rappresentato da N.° 1,800 azioni di austr. lire 1,000 (mille) per ciascuna.
- 7.° Ritenuto il carattere legale della Societa' come anonima, i singoli socj azionisti non sono obbligati ne' verso di essa, ne' verso i terzi ad alcun'altra somma oltre l'importare delle azioni appartenenti rispettivamente a ciascuno di essi.
- 8.° I sottoscrittori del suindicato capitale di austriache lire 1,500,000 (un milione e cinquecentomila) verseranno immediatamente e all'atto della sottoscrizione l'ammontare del venti per cento delle azioni per le quali avranno sottoscritto. Col fatto stesso della sottoscrizione si riterra' che essi abbiano acconsentito ai presenti Statuti come costituenti il contratto sociale, dei quali i sottoscrittori si riterranno edotti.
- 9.° Gli ulteriori versamenti saranno fatti dagli Azionisti a misura che verranno richiesti dalla rappresentanza amministrativa della Societa', affine di formare il fondo mano mano occorrente all'esecuzione dell'opera.
- 10.° Tali versamenti verranno ingiunti dalla detta rappresentanza amministrativa mediante avviso da inserirsi tre volte nella Gazzetta Ufficiale di Milano e in quelle altre Gazzette che la rappresentanza stessa reputasse opportune. La terza di tali inserzioni dovra' precedere almeno di giorni quindici il giorno stabilito come ultimo termine per l'ingiunto versamento.
- 11.° Il primo versamento del venti per cento famulativo alla sottoscrizione delle azioni, sara' eseguito nella Cassa della Ditta N. N. in Milano, o nelle casse di quelle altre Ditte fuori di Milano che la stessa Ditta N. N., sotto la propria responsabilita' sopra' indicare. I versamenti ulteriori si eseguiranno nella Cassa della Societa' pure in Milano, o in quelle altre Casse fuori di Milano che la rappresentanza Amministrativa potra' di volta in volta destinare. Tutti poi codesti versamenti si faranno in buoni denari metallici effettivi al corso della tariffa monetaria vigente nel Regno Lombardo Veneto, escluso qualunque surrogato.

- 12.° Non eseguendosi da alcuno degli azionisti quel versamento qualunque che sara' stato ingiunto dalla Rappresentanza Amministrativa della Societa', nel preciso termine stabilito dall'avviso relativo, sara' facolta' della predetta rappresentanza di procedere per obbligare giudizialmente i debitori al pagamento, ovvero di dichiarare le azioni, per le quali sara' mancato il versamento, caducate senz'altro ed estinte a pregiudizio degli Azionisti cui appartenevano; ed in questo secondo caso, le somme tutte che fossero gia' versate per tali azioni, si riterranno senz'altro come irrimediabilmente perdute per i detti azionisti ed acquistate dalla Societa', la rappresentanza amministrativa della quale potra' emettere nuove azioni in luogo delle caducate, e disporre come credera' conveniente.
- 13.° Niuna giustificazione sara' ammessa per sottrarsi alle disposizioni del precedente art. 12.°, e nemmeno l'offerta reale ed il deposito anche giudiziale potra' impedirne gli effetti.
- 14.° Le azioni saranno rappresentate da una cartella firmata dalla Rappresentanza amministrativa della Societa', concepita secondo le module che qui inseriscono per allegato A, e rispettivamente per allegato B. rilasciata all'Azionista e da lui intestata. Il rilascio della Cartella agli Azionisti verra' eseguito subito dopo la legale costituzione della Societa', per le N.° 500 Azioni rappresentanti la proprieta' industriale di Francesco Besozzi, e per le altre N.° 1,500 tosto che l'intero rispettivo importo ne sara' stato versato. In pendenza dell'emissione di queste cartelle si rilascera' ai sottoscrittori all'atto del versamento del venti per cento un certificato interinale di sottoscrizione, concepito secondo la modula che si unisce per Allegato C., e rilasciato dal socio fondatore Francesco Besozzi, e da chi verra' da lui a tal uopo delegato per atto notarile debitamente notificato all'I.R. Tribunale Mercantile e di Cambio, e alla Camera di Commercio in Milano.

- 15.° Le azioni possono cedersi e si trasmettono ereditariamente; ma ciascuna di esse non puo' essere rappresentata che da una unica persona. Ove alcuna azione pervenga a piu' eredi, od appartenga a piu' socj, uno solo di essi potra' rappresentarla ed esercitare i corrispondenti diritti. Nell'uno e nell'altro dei due casi la persona che verra' destinata a rappresentare l'azione, dovra' essere notificata alla Rappresentanza amministrativa della Societa' da tutti coloro che vi avranno interesse; altrimenti non sara' ammessa ad esercitarne i diritti.
- 16.° Pervenendo alcuna azione, per eredita' o in altro modo, ad individui minorenni o soggetti a cura, sara' dessa rappresentata al rispettivo tutore o curatore, senza pregiudizio pero' del disposto dal precedente art. 15.°.
- 17.° Le cessioni si eseguiranno con semplice girata sul certificato interinale di sottoscrizione o sulla cartella, fatto che ne sia il rilascio. Allora pero' soltanto che sara' rilasciata la ricevuta dell'eseguito versamento dell'anticipazione del venti per cento contemplato dall'art. 8°, e che ne sara' stato fatto l'annotamento sui certificati interinali, potranno questi, pel solo importo dell'effettivo pagamento, circolare in commercio. Venendo posti in contrattazione senza l'annotamento teste' indicato, che si eseguirà dal socio fondatore Francesco Besozzi, e da chi sara' da lui delegato ai termini dell'art. 14.°; e dopo la costituzione della Societa', dalla Rappresentanza amministrativa di essa, verranno considerati come non aventi alcun effetto legale, ed il prezzo pattuito si devolvera' irremisibilmente al fondo dei poveri del luogo ove sara' stata commessa la contravvenzione. I certificati interinali, anche muniti del suindicato annotamento, prima del pagamento totale dell'importo dell'azione, rimarranno esclusi da ogni annotazione alla Borsa, come pure dal commercio legale per mezzo dei sensali.
- 18.° Le trasmissioni, tanto a titolo ereditario, quanto per cessione, non saranno operative verso la Societa', ne' da questa riconosciute, se non dopo che saranno state notificate alla

- Rappresentanza amministrativa di lei colla produzione del certificato interinale, o della cartella munita della cessione che viene notificata, ovvero accompagnata dai documenti provanti il titolo ereditario quando il trapasso avverra' per tale causa. Fino a che la cessione non sara' nel predetto modo notificata, i primi sottoscrittori o i loro eredi rimarranno obbligati verso la Societa' per l'importo nominale delle azioni cedute, e saranno eglino obbligati ai versamenti ordinati dalla Rappresentanza amministrativa della Societa' sotto le comminatorie dell'art. 12.°.
- 19.° Le norme prestabilite sulla trasmissione delle azioni sono applicabili eziandio alle N. 300 azioni rappresentanti la proprieta' industriale.
- 20.° Sino a che la strada non sara' attivata non sara' corrisposto verun interesse sulle azioni rappresentanti il fondo sociale pecuniario di austr. lire 1,50,000 (un milione e cinquecentomila). Dall'attivazione della strada in avanti decorranno sulle azioni medesime a favore degli azionisti, in quanto pero' ne sara' stato versato l'importo, gl'interessi del 5 per 100 in regola d'anno. tali interessi si preleveranno alla fine di ogni anno dagli utili che si saranno verificati nell'esercizio della strada, e si pagheranno agli Azionisti dalla Cassa sociale in Milano, o da quelle altre casse fuori di Milano che la Rappresentanza amministrativa della Societa' credesse opportuno di delegare. Le N. 500 azioni rappresentanti la proprieta' industriale saranno sempre infruttifere.
- 21.° Per utili verificati nell'esercizio della strada saranno riguardati gli introiti depurati da tutte le spese di amministrazione d'esercizio, e manutenzione della strada. Quelli che rimarranno dopo il prelevamento dei medesimi degli interessi contemplati dell'art. 20 verranno ripartiti su tutte le N. 1,800 azioni in eguali porzioni.
- 22.° Prima pero' di questo dividendo si prelevera' dagli utili, depurati dalle spese e dagli interessi del 5 per 100 l'anno l'importo del 20 per 100 degli utili stessi, il quale importo fino

alla concorrenza del quindici per cento formera' un fondo d'ammortizzazione, e pel residuo cinque per cento costituirà un fondo di riserva.

23.° Il fondo d'ammortizzazione servira' per estinguere il debito della Societa' verso gli azionisti proprietari delle N. 1500 azioni rappresentanti il fondo sociale pecuniario di austr. lire 1,500,000 (un milione e cinquecentomila). Una tale estinzione si eseguirà in dieci eguali rate di austr. L. 150,000 (centocinquantamila) per ciascuna, che si ripartiranno proporzionalmente su tutte le N. 1500 azioni. Fino a che il fondo di ammortizzazione non avra' raggiunto la somma di austr. lire 150.000 (centocinquantamila), s'impieghera' a frutto, ed il frutto aumentera' il fondo stesso. Di mano in mano che l'estinzione verra' operata, cessera' in proporzione la corresponsione di qual siasi interesse sul fondo sociale pecuniario, e si fara' annotazione su ciascuna cartella d'azione della parte di capitale su cui sara' cessata la decorrenza degli interessi. Compiuta poi l'estinzione, le cartelle medesime rilasciate in rappresentanza del fondo sociale pecuniario, verranno, a cura della Rappresentanza amministrativa della Societa' concambiate con altrettante cartelle eguali a quelle rilasciate in rappresentanza della proprieta' industriale, e quindi concepite secondo la modula B.

24.° Il fondo di riserva e' destinato:

- a) A sostenere le spese straordinarie, che emergessero durante l'esercizio, segnatamente per grandi restauri ed operazioni eccedenti la sfera dell'ordinaria manutenzione, presa nel senso piu' esteso;
- b) a supplire il deficit, che si presentasse in qualunque anno d'esercizio, e a conservare cosi' l'integrita' del capitale;
- c) A costituire o completare l'importo degli interessi del 5 per 100 all'anno dovuti sulle N. 1500 azioni rappresentanti il fondo sociale pecuniario, nel caso che in qualunque anno non si verificasse alcun utile nell'esercizio della strada, o si verificassero utili insufficienti.

Giunto che sia il fondo di riserva ad una somma equivalente al trentesimo del fondo sociale pecuniario, non sara' piu' aumentato, e si cessera' di prelevare nei conti annuali il detto 5 per 100 per la formazione di esso.

Ogni qualvolta venisse erogato in tutto od in parte nei titoli or ora specificati, si rinnovera' per reintegrarlo, l'accennato prelevamento del cinque per cento.

In qualunque caso di scioglimento della Societa', il fondo di riserva, che allora rimanesse, verra' impiegato nell'estinzione del fondo sociale pecuniario, e in quanto non fosse necessario a quest'oggetto, verra' ripartito su tutte le N. 1800 azioni in eguali porzioni.

§ II°.

Della rappresentanza ed amministrazione della Societa'

25.° La Societa' e' rappresentata e l'impresa tutta e' governata ed esercitata per conto della Societa' medesima da un Consiglio d'amministrazione col sussidio degli occorrenti impiegati subalterni. Essa ha inoltre un consiglio Generale, del quale sara' rappresentata per tutti i provvedimenti che eccedono le attribuzioni del Consiglio d'amministrazione.

§ III°.

Del Consiglio d'amministrazione e degli impiegati subalterni

26.° Il Consiglio d'amministrazione e' formato da tre membri scelti dal Consiglio generale fra gli Azionisti possessori di almeno dieci azioni, delle quali dovranno continuare ad essere proprietari per tutta la durata delle loro funzioni. Le cartelle delle dette dieci azioni, e prima dell'emissione di queste, i relativi certificati interinali, rimarranno depositati nella cassa della Societa' per tutto il tempo suddetto.

27.° I membri del Consiglio d'amministrazione devono avere lo stabile loro domicilio in Milano - Non possono farsi

- rappresentare. Sono retribuiti di uno stipendio, e non possono revocarsi dal Consiglio generale.
- 28.° Il Consiglio d'amministrazione e' assistito da un Agente, da un Segretario, da un Cassiere, da un Ragioniere, da un Ingegnere, e da quegli altri funzionarj subalterni, che il Consigli generale nella sua prima adunanza reputerà destinare.
- 29.° Il Consiglio d'amministrazione
- a) rappresenta la Societa' cosi' in giudizio che fuori; e' incaricato della superiore direzione degli affari sociali, e regge l'intrapresa, che e' lo scopo della Societa', tanto nella sua effettuazione, quanto nel suo successivo esercizio, stipulando anche gli occorrenti contratti cosi' di appalto, come di altra natura;
  - b) sottoscrive, emette e rilascia le cartelle di azioni nei limiti stabiliti dai presenti statuti, ed in generale esercita i diritti, e adempie i doveri che negli statuti medesimi sono demandati alla Rappresentanza amministrativa della Societa';
  - c) impiega cautamente i fondi d'ammortizzazione e di riserva, e in generale il denaro sociale per quel tempo per quale non avesse ad erogarsi nelle spese della Societa' e cio' tanto ipotecariamente, quanto con acquisto di fondi pubblici dello Stato, e di cambiali aventi almeno la coobbligazione di due accreditate Ditte di Milano;
  - d) nomina e destituisce gli impiegati e gl'inservienti della Societa', ne determina e varia lo stipendio. Pero' la nomina del Segretario e quella del Cassiere, non che la determinazione degli stipendi da retribuirs loro, dovranno essere sottoposte all'approvazione del Consiglio generale, ferme frattanto le nomine fatte dal Consiglio d'amministrazione, e fermo pure quanto sara' stato corrisposto a titolo di stipendio prima delle deliberazioni del Consiglio generale.
  - e) regola e sorveglia gl'introiti e le spese sociali, ed emette gli ordini di pagamento, i quali, non altrimenti che tutte le

- altre spedizioni del Consiglio d'amministrazione, dovranno essere firmati da almeno due de' suoi membri;
- f) convoca il Consiglio generale:
  - g) E' munito della rappresentanza della Societa' e per la gestione dell'impresa e di tutti gli affari sociali, del piu' generale e illimitato mandato, colla facolta' di transigere e di far compromesso, anche inappellabile, in uno e piu' arbitri su qualunque soggetto di controversia, oltre tutti i poteri che si comprendono nella facolta' mercantile della firma di rappresentanza delle societa' commerciali, in tutto cio' che non e' riservato alle attribuzioni e deliberazioni del Consiglio generale;
  - h) rende conto della sua gestione al medesimo Consiglio Generale.
- 30.° Il Consiglio d'amministrazione si raduna ogniqualevolta abbisogni, per l'esercizio delle sue funzioni, e su di ogni occorrenza della Societa', della sua amministrazione e rappresentanza delibera a maggioranza di voti. ogni deliberazione dovra' essere registrata in apposito protocollo, da firmarsi da tutti i membri deliberanti, e da conservarsi nell'archivio della Societa'. tali deliberazioni, e generalmente tutti gli atti del Consiglio d'amministrazione nella sfera delle sue attribuzioni obbligheranno la Societa' tanto in concorso delle Autorita' che dei singoli Azionisti e dei terzi.
- 31.° L'Agente e' incaricato di eseguire le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione, e di tutti i dettagli dell'Amministrazione stessa. - Sorveglia specialmente tutto il personale della Societa' e tutto il servizio della strada, tosto che sara' aperta all'uso pubblico. - Rende conto del proprio operato al Consiglio d'Amministrazione, lo tiene informato di ogni cosa che riguardi l'interesse sociale, e provoca le sue deliberazioni su tutti gli oggetti che le richiedono.
- 32.° Il Segretario assiste a tutte le radunanze del Consiglio d'amministrazione; ne tiene il protocollo e lo firma esso pure; prepara tutte le spedizioni degli atti del Consiglio stesso, in quanto alcuno de' suoi membri non creda di farne la

redazione; controfirma tutte codeste spedizioni, compresi gli ordini di pagamento; tiene esattamente in corrente il protocollo degli atti presentati all'Ufficio; sorveglia la regolarita' delle spedizioni; custodisce le carte della Societa', le quali saranno conservate con regolare archiviazione; mantiene l'ordine ed esercita un'immediata sorveglianza su tutti gli impiegati della Societa', riferendo sopra codesto oggetti al Consiglio d'Amministrazione.

33.° Il Cassiere e' incaricato di custodire in cassa del locale d'Ufficio tutti i fondi pecuniarj della Societa', il portafoglio degli effetti pubblici e privati e commerciabili, in quanto ve ne siano e le cartelle di azione dei membri del Consiglio d'Amministrazione. - Riceve tutti gli introiti dietro reversale del Ragioniere della Societa', ed eseguisce tutti i pagamenti dietro regolari mandati del Consiglio d'Amministrazione. - Tanto gli introiti che i pagamenti dovranno farsi in moneta al peso, titolo e corso legale.

34.° Appena nominato e prima di assumere la gestione della Cassa, il Cassiere presta legale garanzia di bene e fedelmente amministrarla, e di rendere esatto conto dei denari e valori tutti che gli saranno nella sua qualita' affidati. Tale garanzia dovra' cautare una somma di austr. lire 20,000 (ventimila).

35.° Vi avranno due casse, l'una di manipolazione a tutta disposizione del Cassiere, che non potra' mai contenere una somma eccedente lire 20,000 (ventimila); e l'altra di riserva, munita di due chiavi diverse, che saranno custodite rispettivamente dal Cassiere e dal Consiglio d'Amministrazione.

36.° Il registro cassa e tutti i libri sussidiarj, dei quali il Consiglio d'Amministrazione ordinerà la forma, dovranno dal Cassiere costantemente in giornata. Ad ogni richiesta del Consiglio d'Amministrazione egli dovra' presentargli un estratto del registro cassa, dal quale risulti il movimento dei fondi e la somma esistente in cassa alla data dell'estratte.

37.° Il Consiglio d'Amministrazione assistito dal Segretario e dal ragioniere verifichera' regolarmente una volta al mese e straordinariamente ogni qualvolta lo creda opportuno, lo stato di cassa. - Il cassiere dovra' esibirgli i registri fino alle ultime esazioni e pagamenti dal giorno della visita. Il Ragioniere, riassunte le risultanze dei registri, dichiarera' la somma che dovrebbe, giusta le risultanze medesime, esistere in cassa: indi procedera' alla verifica del denaro effettivo e degli altri valori che si troveranno in cassa, per riconoscere se corrispondono alle risultanze suddette. Ove si riscontrasse alcuna deficienza il Consiglio d'Amministrazione riterra' le chiavi della cassa, sospendera' il Cassiere delle sue funzioni e prendera' all'istante le determinazioni opportune alla sicurezza dell'interesse sociale.

Di ognuna delle dette visite e verificazioni il Segretario terra' esatto processo verbale, che dovra' essere firmato da tutti gli intervenuti. Quando il Cassiere si ricusasse a firmarlo, il processo verbale sottoscritto dagli altri intervenuti, fara' fede cio' nonostante in di lui concorso.

38.° Il ragioniere e' incaricato di tenere in buona forma la contabilita' sociale. Egli terra' nel miglior ordine e costantemente in corrente il registro mastro, i libri sussidiarj, e il gran libro nel quale saranno iscritte tutte le azioni, i loro trapassi e i pagamenti che a cagione di esse verranno fatti agli Azionisti, e saranno eseguiti ai medesimi. Sara' cura del Consiglio d'Amministrazione di verificare frequentemente l'esattezza della tenuta di tutti codesti registri e di provvedere, in caso vi si scopra irregolarita' o ritardo.

Il Ragioniere inoltre dovra' compilare nella miglior forma gli annui rendiconti della Societa', che saranno da lui compiti e consegnati al Consiglio d'Amministrazione almeno alla fine del primo mese dopo il compimento di ciascun anno sociale.

39.° L'Ingegnere della Societa', costrutta che sara' la strada secondo il progetto e colla direzione del sig. ingegnere Bermani, presiedera' alla manutenzione di essa e di tutto il

materiale, carri, caseggiati ed edifici, e a tutto ciò che possa riguardare l'esercizio nella parte tecnica, sempre però sotto gli ordini del Consiglio d'Amministrazione, dal quale dovrà sempre dipendere.

#### § IV.

##### Del Consiglio Generale

- 40.° Il Consiglio generale è composto di tutti coloro che trenta giorni prima della sua riunione risulteranno dal gran libro sociale possessori delle N. 1800 azioni della Società'.
- 41.° Il Consiglio Generale si riunirà sempre in Milano nel locale che verrà indicato ogni volta nell'avviso di convocazione.
- 42.° Esso terrà ordinariamente due adunanze annuali, la prima entro due mesi dalla scadenza di ciascun anno sociale, e la seconda entro sei mesi dopo la prima. Esso inoltre potrà essere convocato straordinariamente dal Consiglio d'Amministrazione ogni qualvolta questo lo riterrà necessario.
- 43.° Qualunque azionista potrà farsi rappresentare nelle riunioni del Consiglio Generale da un procuratore, che dovrà però necessariamente essere pur egli Azionista.
- 44.° Il Consiglio Generale, sia per le sue adunanze ordinarie, che per le straordinarie, viene convocato dal Consiglio d'Amministrazione mediante avviso da inserirsi nella Gazzetta Ufficiale di Milano e nelle altre che lo stesso Consiglio d'Amministrazione credesse opportune, per tre volte ad intervallo almeno di tre giorni l'una dall'altra, l'ultima delle quali precederà almeno di giorni 20 quello prefisso per l'adunanza. Tale avviso dovrà contenere la sommaria indicazione degli oggetti sui quali il Consiglio Generale avrà a deliberare.
- 45.° Le deliberazioni del Consiglio Generale si riterranno legali qualunque sia il numero degli Azionisti che ne avranno composta l'adunanza, e senza distinzione se gli Azionisti vi siano intervenuti personalmente, o sianvisi fatti

rappresentare da un procuratore. Esse saranno obbligatorie per la Società' intera e per tutti i di lei Azionisti.

#### 46.° Il Consiglio Generale nelle sue adunanze:

- a) Intende il rapporto che una volta all'anno sarà fatto dal Consiglio d'Amministrazione sullo stato dell'impresa, e sull'economia generale della Società'.
- b) Nella prima delle due adunanze annuali, nella quale gli verrà sottoposto dal Consiglio d'Amministrazione il conto consuntivo dell'anno sociale percorso, nomina fra gli Azionisti due sindaci Revisori, i quali comporranno la Commissione incaricata di rivedere il conto medesimo e di fargliene rapporto nella seconda annuale adunanza;
- c) Nella seconda annuale adunanza ode il rapporto dei Sindaci Revisori e le loro proposte sul conto anzidetto; sente le spiegazioni che il Consiglio d'Amministrazione credesse di dare, indi delibera sul conto stesso per approvarlo ed emendarlo;
- d) Delibera su qualunque proposta che gli venisse fatta dal Consiglio d'Amministrazione o dai propri membri. Le proposte però, che i membri del Consiglio Generale credessero di fare, dovranno essere da loro comunicate al Consiglio d'Amministrazione in tempo opportuno, affinché possano venir inserite nell'Editto di convocazione: altrimenti non potranno ammettersi a discussione.
- e) procede, per ischede segrete, alla nomina dei membri del Consiglio d'Amministrazione, e ne fissa l'onorario: delibera sulle nomine fatte da questo Consiglio alle piazze di Segretario e di Cassiere, nonché sugli stipendi loro assegnati, e così pure su qualunque proposta per la variazione degli stipendi stessi;
- f) delibera pure su qualunque proposta di modificazione degli statuti sociali, sul precoce scioglimento della Società' e sulla sua liquidazione nel caso preveduto dall'art. 4, e in genere sulla proposta di qualunque oggetto che trascenda la facoltà del Consiglio d'Amministrazione.

- 47.° Le deliberazioni del Consiglio Generale si prendono a maggioranza di voti da computarsi in proporzione del numero delle azioni spettanti a ciascun votante. Esse verranno registrate in apposito processo verbale da conservarsi nell'archivio della Societa'.
- 48.° I tre membri del Consiglio d'Amministrazione dovranno sempre intervenire alle adunanze del Consiglio Generale ad eccezione soltanto del caso di legittimo giustificato impedimento, e dovranno prestarsi a tutti gli schiarimenti e comunicazioni che venissero loro richieste dagli Azionisti.

## § V.

### Dei Sindaci revisori e del rendiconto

- 49.° L'Ufficio dei Sindaci Revisori eletti dal Consiglio Generale nella sua prima adunanza ai termini dell'art. 46° lettera b e' gratuito. Essi possono venire rieletti ogni anno senza determinazione di tempo.
- 50.° E' incarico dei sindaci revisori:  
1° di esaminare e rivedere gli annuali rendiconto della Societa' e di farne rapporto, come nell'art. 46° lettera e:  
2° di vegliare l'amministrazione della Societa', e di farne rapporto al Consiglio Generale, previo avviso a norma del detto nell'art. 46° lettera d, ove credesse che alcuna cosa potesse esigere i di lui provvedimenti.
- 51.° Nello scopo delle loro funzioni i Sindaci revisori avranno sempre libero l'accesso negli uffici dell'amministrazione, e potranno chiedere ispezione dei registri e documenti della Societa', e anche commettere al Ragioniere quegli stralci e conteggi che reputassero necessarij.
- 52.° Il rendiconto del Consiglio d'Amministrazione sara' stampato e diramato otto giorni innanzi alla prima adunanza annuale del Consiglio Generale a tutti i membri di questa, che ne faranno richiesta.
- 53.° L'originale rendiconto manoscritto, firmato da tutti i membri del Consiglio d'Amministrazione, sara' passato ai Sindaci

- revisori per il loro esame. I documenti giustificativi di essi pero' saranno conservati nel locale dell'ufficio d'amministrazione per la libera ispezione loro, ed ad un tempo per l'uso che ne occorresse al Consiglio d'Amministrazione.
- 54.° Il rapporto dei Sindaci revisori sul rendiconto, da sottoporsi nella seconda annuale adunanza del Consiglio Generale, dovra' conchiudere per l'approvazione del rendiconto stesso, e per quelle riforme che giudicassero necessarie. Quindici giorni prima della seconda adunanza dovra' essere comunicato al Consiglio d'Amministrazione, che potra' presentare al Consiglio Generale gli schiarimenti e le osservazioni che trovasse del caso.
- 55.° Se il Consiglio Generale approvera' puramente e semplicemente il bilancio consuntivo, tale approvazione, risultante dal processo verbale dell'adunanza, sara' espressa in calce al bilancio medesimo, e firmata dai Sindaci revisori e dal Presidente del Consiglio Generale, servira' al Consiglio d'Amministrazione di pieno assolutorio della sua gestione per tutto il periodo abbracciato dall'anzidetto bilancio.  
Se all'incontro il Consiglio Generale ricusasse in generale l'approvazione del bilancio, o s'introducesse alcuna emenda, in tal caso, ove la deliberazione di lui non sia tale che impegni la responsabilita' del Consiglio d'Amministrazione, questo sara' obbligato di sottoporvisi e a riformare il bilancio a senso delle decisioni del Consiglio Generale per riprodurglielo, cosi' riformato, alla prossima successiva adunanza. Ma se le decisioni del Consiglio Generale fossero tale che inducessero alcuna responsabilita' a carico del Consiglio d'Amministrazione, questo potra' dichiarare di voler riservarsi ed esperire quelle ragioni che credesse competergli a termini di diritto: nel qual caso i Sindaci revisori saranno considerati come investiti dal Consiglio Generale e dalla Societa' del piu' esteso mandato speciale per trattare sugli oggetti controversi in concorso del Consiglio d'Amministrazione, farne giudicare come attori nelle vie di

giustizia, sostenere quei giudizi che venissero promossi dal Consiglio d'Amministrazione, e divenire sugli oggetti stessi a qualunque liquidazione e transazione da sottoporsi poi all'approvazione del Consiglio Generale.

## § VI.

### Della liquidazione della Società

- 56.° Deliberandosi dal Consiglio Generale la cessazione della Società a termini dell'art. 4°, il Consiglio d'Amministrazione ne intraprenderà la liquidazione, e ne verrà realizzata nel più breve tempo i valori in quel modo che troverà più conveniente e pronto anche fuori d'asta.
- 57.° Mano mano che la liquidazione dei valori della Società sarà operata, il Consiglio d'Amministrazione ne assegnerà il ricavo in primo luogo all'estinzione delle passività sociali, se ve ne fossero; poscia all'ammortizzazione del fondo sociale pecuniario, se in tutto o in parte non fosse per anco ammortizzato; e pel rimanente fisserà il dividendo, ossia il riparto dei valori medesimi, sopra ciascuna delle N. 1800 azioni, ne farà seguire il pagamento agli Azionisti, formerà il bilancio finale e radunerà il Consiglio Generale per sottoporglielo.
- 58.° In quest'ultima adunanza si dichiarerà ultimata la liquidazione e sciolta l'Amministrazione sociale, e si eleggerà la persona cui dovranno consegnarsi le carte della Società per rimanervi in deposito per anni trenta, dopo il qual periodo potranno essere distrutte, e cesserà ogni responsabilità del depositario.
- 59.° Le premesse norme di liquidazione si seguiranno anche nel non creduto caso che il Governo pronunciasse, per titolo di pubblica utilità, ed altrimenti, la devoluzione allo Stato della proprietà della strada e degli oggetti annessivi, salvo il tal caso le modificazioni che fossero rese necessarie alla clausola del relativo decreto.

## § VII.

### Disposizioni Generali

- 60.° La Società, cadendo per la propria natura fra le mercantili, ed avendo sede in Milano, sarà soggetta per le sue cause all'I.R. Tribunale Mercantile di Cambio, in quella città, ed alle relative competenti Magistrature superiori, salvo il caso in cui essa seguir dovesse come attrice di diverso foro del reo.
- 61.° Anche tutti gli atti e le cause che dovessero aver luogo tra la Società, la sua Rappresentanza e i suoi subalterni, ovvero tra la Società e i singoli Azionisti per ragione delle azioni e per l'esercizio dei corrispondenti diritti, come per l'adempimento delle obbligazioni corrispondenti, saranno di competenza dell'I.R. Tribunale Mercantile di Cambio di Milano, e dei Tribunali a lui superiori.
- 62.° Le intimazioni giudiziali che dovessero farsi alla Società, saranno legalmente eseguite alle mani di uno dei membri del Consiglio d'Amministrazione; ed ove basti che l'intimazione sia fatta a domicilio, sarà legalmente eseguita nel locale d'ufficio del Consiglio medesimo.

## § VIII.

### Disposizioni transitorie

- 63.° A garanzia dei sottoscrittori delle azioni, e per ogni altra vista di privato e pubblico interesse, contemplato dal regolamento annesso alla Notificazione Governativa 20 dicembre 1843, Francesco Besozzi sottoporra' ad ipoteca fino a concorrenza della somma di austr. L. 15000 (centocinquantamila) gli stabili da lui già acquistati per costituirne la sede stradale. Questa ipoteca dovrà da lui medesimo iscriversi tosto che colle sottoscrizioni si avrà raggiunta la detta somma di austr. L. 150000 (centocinquantamila). E una tale iscrizione dovrà conservarsi infino a quando non sarà per intero ammortizzato il fondo sociale pecuniario di austr. L. 1,500,000 (un milione e cinquecentomila), compiuta la quale

- ammortizzazione verra' cancellata a cura del Consiglio d'Amministrazione.
- 64.° Quando entro un anno dall'aperta sottoscrizione non si ottenessero sottoscrizioni per la formazione di tutto il fondo sociale pecuniario, i sottoscrittori potranno ritenersi sciolti da ogni impegno e farsi restituire la somma versata.
- 65.° La Societa' si riterra' per legalmente costituita quando con le sottoscrizioni si saranno coperte tutte le azioni rappresentanti il fondo sociale pecuniario.
- 66.° Cosi' costituita la Societa', il socio fondatore Francesco Besozzi fara' gli atti costitutivi di essa, ossia il Decreto di Concessione della medesima, di quello d'approvazione dei presenti Statuti, degli altri che alla Societa' o alla strada si fossero riferiti, dell'esemplare degli Statuti portante le firme dei sottoscrittori, e della nota ipotecaria di cui all'art. 63, un istromento di deposito notarile, che diverra' il documento di fondazione della Societa' medesima, del quale egli dovra' senza ritardo presentare una copia autentica all'I.R. Tribunale Mercantile di Cambio, ed un'altra alla Camera di Commercio di Milano, pei rispettivi effetti giudiziarij ed amministrativi.
- 67.° Parimenti costituita la Societa', il socio Fondatore Francesco Besozzi convochera' immediatamente, colle norme dell'art. 44 il Consiglio Generale, composto ai termini dell'art. 40.
- 68.° Il Consiglio Generale, in questa prima adunanza, nominera' i tre membri del Consiglio d'Amministrazione; ne fissera' gli stipendj; determinera' ai sensi dell'art. 28, il numero e la qualita' degli impiegati e gli inservienti della Societa'; nominera' una commissione composta da tre de' suoi membri, incaricandola di redigere uno speciale regolamento per le sue adunanze, regolamento da sottoporsi alla sua approvazione nella prima ventura adunanza generale, e deliberera' su tutti i punti relativi all'amministrazione, che le circostanze del momento addittassero.
- 69.° Nella medesima prima adunanza il Consiglio Generale destinera' interinalmente due de' suoi membri alle funzioni,

- l'uno di Presidente e l'altro di Segretario del Consiglio stesso. L'ufficio loro continuera' per quella prima e per l'adunanza immediatamente successiva, nella quale si determineranno, colla discussione e approvazione del regolamento speciale per le adunanze, le norme di elezione agli anzidetti incarichi e di esercizio di essi.
- 70.° Il Consiglio d'Amministrazione, nominato a mente dell'art. 68°, entrera' tosto in carica, procedera' al piu' presto possibile alla nomina degli impiegati della Societa', e organizzerà i suoi ufficij.
- 71.° La somma complessiva, la quale, fino alla prima assemblea del Consiglio generale, di cui al detto art. 68, risultera' essere stata spesa dal socio fondatore Francesco Besozzi, o da chi per esso, nelle operazioni preparatorie, nei progetti tecnici, nei viaggi, nell'acquisto della zona stradale, e in genere a vantaggio dell'impresa, sara' rimborsata dal Consiglio d'Amministrazione ad esso Francesco Besozzi, non appena il Consiglio medesimo sara' costituito, e le anzidette spese saranno liquidate. Tale liquidazione da farsi non solo ai termini di giustizia, ma ben anco con riguardi di equita', sara' operata d'accordo tra il socio Besozzi ed il Consiglio d'Amministrazione, ed in caso di dissenso, sara' operata senza veruna forma di procedura, da due arbitri inappellabili eletti uno per parte, con facolta' a costoro, in caso ancora di dissenso, di eleggerne un terzo, il quale pronunzi in via definitiva e irreclamabile.

Sott. FRANCESCO BESOZZI

Module A. B. C.

-----

A. Modula delle N. 1,500 Azioni da rilasciarsi in rappresentanza del fondo sociale pecuniario

Bono per un'azione di austr. L. 1,000, versate dal Sig. N. N., nell'impresa della Societa' anonima della Strada ferrata da Tornavento a Sesto Calende, autorizzata col Decreto ..... e fondata coi documenti riportati nell'Istromento di Deposito, ..... a rogito del Notajo Dott. N. N., all'effetto di partecipare ai prodotti della detta Societa' in proporzione di un'azione, conformemente agli Statuti della Societa' medesima.

La presente azione e' fruttifera dell'interesse del cinque per cento all'anno dal giorno dell'attivazione della suddetta strada in avanti, ed e' trasmissibile per via di girata.

Data e firme

B. Modula delle N. 500 azioni rappresentanti la proprieta' industriale.

Bono per un'azione di austr. L. 1,000, che si rilascia a Francesco Besozzi all'effetto di partecipare in proporzione della medesima nei prodotti dell'impresa della Societa' anonima della Strada ferrata da Tornavento a Sesto Calende, autorizzata col Decreto ..... e fondata coi documenti riportati nell'Istromento di deposito ..... a rogito del Notajo N. N., conformemente agli Statuti della Societa'.

La presente azione, non fruttante verun interesse, e' trasmissibile per via di girata.

Data e firme

C. Modula dei certificati interinali

Certificato interinale per austr. L. 1,000, sottoscritto dal Sig. N. N., all'impresa della Societa' anonima della Strada ferrata da Tornavento a Sesto calende, autorizzata col Decreto ..... e fondata coi documenti riportati nell'Istromento di deposito ..... a rogito del Notajo N. N., all'effetto di partecipare ai prodotti della detta Societa' in proporzione di un'azione, conformemente agli Statuti della Societa' medesima.

Il presente, trasmissibile per via di girata, verra' concambiato con una Cartella d'azione fruttante l'interesse del cinque per cento all'anno, dal giorno dell'attivazione della Strada in avanti, non appena saranno state per intero versate nell'Impresa le dette austr. L. 1,000.

Data e firme

Manifesto di Associazione

SOCIETA' ANONIMA

Per la costruzione

di una

FERROVIA A TIRO DI CAVALLI

da

Tornavento a Sesto calende

Manifesto di associazione

Milano

Tipografia Domenico Salvi e Comp.

Contrada larga N. 4773

-

1854

STRADA FERRATA

DA

TORNAVENTO A SESTO CALENDE

**MANIFESTO - per la costituzione di una Societa'  
Anonima per azioni.**

L'I.R. Luogotenenza di Lombardia, con decreto 18 marzo 1850 N.° 5533/I.I. partecipo' a Francesco Besozzi, che l'I.R. Governo Generale Civile e Militare, di concerto coll'I.R. Direzione Superiore delle Pubbliche Costruzioni, avevagli concessa l'autorizzazione a costruire, nel termine di tre anni, una strada a rotaje di ferro da TORNAVENTO a SESTO CALENDE pel trasporto, a mezzo di cavalli, delle barche che dai fiumi Po e Ticino si dirigono al lago maggiore.

Compilato il progetto tecnico relativo dal valente signor Ingegnere Giacomo Bermani: - ottenutane l'approvazione dell'I.R. Direzione Lombarda delle Pubbliche Costruzioni: - acquistata da circa duecento cinquanta proprietari, senza il privilegio dell'espropriazione forzata, l'intera zona di terreno occorrente alla sede stradale; - per queste e altre operazioni preliminari, Francesco Besozzi si vide poco meno che trascorso il triennio suindicato, senza che egli potesse dar mano alle opere di costruzione effettiva della strada. Quindi egli fu costretto di chiedere all'uopo una proroga di un altro triennio: contemporaneamente alla quale istanza, facendo egli pensiero a raccogliere il capitale necessario all'impresa, domando' di essere abilitato alla formazione di una Societa' anonima per azioni sulle basi di uno Statuto da lui predisposto.

Una tale domanda fu in ogni sua parte assecondata dall'Eccelso I. R. Ministero dell'Interno con sua determinazione del 4 aprile corrente anno N.° 7710/377, comunicata da quest'I.R. Luogotenenza con Decreto 18 dello stesso mese N.° 8933/i.i..

Or quindi si tratta di costituire la Societa' predetta; ed e' appunto a siffatto scopo che Francesco Besozzi si rivolge col presente Manifesto a' suoi concittadini e a chiunque voglia prendere parte all'impresa da lui immaginata e proposta.

Il capitale per essa occorrente, che sara' il fondo sociale pecuniario, e' fissato nella somma di un milione e cinquecentomila (1,500,00) lire austriache, ed e' ripartito in mille e

cinquecento (1,500) azioni di simili lire mille (1,000) per ciascuna.

Lo Statuto, il decreto d'approvazione e quello originario di concessione della strada furono depositati fra le matrici di questo notajo signor dottor Filippo Guenzati; e una copia autentica del relativo istromento di deposito sara' ostensibile a chiunque volesse ispezionarla in ogni giorno, esclusi i festivi, dalle ore nove del mattino alle tre pomeridiane, nell'Ufficio dell'Impresa, posto in Milano, nella Contrada de' Gorani, al civico N.° 2866, ove pure si potranno esaminare il progetto tecnico e la corografia dei luoghi attraversati dalla linea stradale.

I sottoscrittori dell'accennato capitale d'austriache lire 1,500,000 dovranno immediatamente, e all'atto della sottoscrizione, versar l'importo del venti per cento delle azioni, per le quali avranno sottoscritto, in Milano nella cassa della Ditta Bancaria Giulio Belinzaghi, al Piazzale de' Filodrammatici, N.° 1811.

Ad essi verra' rilasciato un certificato interinale di sottoscrizione, da concambiarsi con regolare cartella d'azione, tosto che l'intero importo ne sara' stato versato; e verra' data inoltre gratuitamente una copia a stampa dello Statuto allegato nell'istromento di deposito di cui sopra.

Le azioni saranno fruttifere degli interessi del cinque per cento in regola d'anno, decorribili dal di' dell'attivazione della Strada in avanti, e prelevabili dagli utili alla fine d'ogni anno.

La concessione ottenuta per la costruzione della strada apparterra' alla Societa', a cui Francesco Besozzi ne trasferisce il dominio, e corrispettivo del quale, e a premio dell'industria, il medesimo Francesco Besozzi avra' diritto a una sola sesta parte degli utili dell'impresa, cioe' degli introiti depurati da tutte le spese di amministrazione, esercizio e manutenzione della strada, dagli interessi del cinque per cento sul fondo sociale pecuniario, e dall'importo del venti per cento degli utili stessi, destinato a formare, fino a concorrenza del quindici

per cento, un fondo d'ammortizzazione, e pel residuo cinque per cento, un fondo di riserva.

La Società si avrà per legalmente costituita quando con le sottoscrizioni si avranno coperte tutte le azioni rappresentanti il detto fondo sociale pecuniario. Che se ciò non avvenisse nel termine di un anno decorribile da oggi, i sottoscrittori potranno ritenersi sciolti da ogni impegno e farsi restituire la somma versata.

Francesco Besozzi non ha d'uopo d'encomiar pomposamente l'impresa che egli propone, L'opinione pubblica si è già per essa manifestata, salutandola siccome il compimento di un desiderio che invano da secoli avea formato, e che pareva d'impossibile attuazione. Questa rotaja, trasportando per terra le barche da Tornavento a Sesto Calende, ed evitando ad esse d'affrontare le rapide del Ticino, deve ridurre al termine regolare e costante di ore quattro un viaggio dispendioso, disastroso e incertissimo, che ora costa più giorni, e talvolta sin due settimane, non senza molti guasti e pericoli. Incredibile a dirsi, ma pur vero: nel superare gli ostacoli opposti al commercio da quelle rapide, in uno spazio comparativamente brevissimo, si consuma oggidì più tempo, più forza e più denaro che non in tutto il rimanente della distanza dal mare alla Svizzera. E la rotaja è intesa a eludere siffatti ostacoli: a recar di conseguenza sommo vantaggio al traffico fra Milano e il Lago Maggiore: a togliere, l'interrompimento che le rapide fanno alla buona linea navigabile, che dall'Adriatico per il Po, il basso Ticino, il Naviglio di Pavia, il Naviglio Grande e il lago Maggiore arriva alla Svizzera, ed a cui corrisponde dall'altra parte dei monti in linea dei laghi Elvetici, del Reno e del Mare Germanico: ad essere finalmente non ultimo anello di quella grandiosa catena d'innovazioni, che sono la Navigazione a vapore dell'Adriatico; - quella incamminata e per ora perfezionata sul Po; - le condotte celeri delle Barche sul lago Maggiore; la soppressione delle linee doganali interne che attraversano

questa parte d'Italia, e principalmente de' gravosissimi dazi lungo le rive di Modena e di Parma.

Gli utili di questa impresa non sarebbero in proporzione minore dell'importanza commerciale ch'essa presenta. Il trasporto di sole cinquemila barche per ogni anno basterebbe a somministrar materia d'un sufficiente dividendo. Or, da calcoli assunti colla scorta di sicuri elementi, risulta che il numero adeguato delle barche di ritorno ascese negli ultimi anni a circa settemila, anche senza tener conto di alcuni fra questi anni in cui codesta cifra si è d'assai aumentata, come, a ragione di esempio, nell'anno amministrativo 1846-1847, il quale diede sui precedenti lo straordinario aumento del sessanta per cento. E questo moto si manifesta costante, sicuro, tale da potersi fondare sopra un calcolo industriale colla speranza eziandio di progressivi vantaggi, ove si rifletta che il traffico fra Milano e il lago maggiore rappresenta i bisogni scambievoli della montagna e della pianura, e non può non crescere nella misura medesima in cui le popolazioni vanno crescendo: - ove inoltre si consideri che il miglioramento d'un mezzo di trasporto ne promuove sempre l'attività, e non può non influire sull'andirivieni delle barche il poterne eseguire il ritorno da Tornavento a Sesto Calende regolarmente e costantemente in ore quattro.

La rotaja, d'altronde, avente per iscopo principale codesto ritorno delle barche per via terra, si presterebbe mirabilmente ad altri usj accessori. Essa potrebbe divenir ministra d'inaspettata feracità alla vasta brughiera, che deve attraversare, trasportandovi buone materie fecondatrici. - Essa, che compirebbe, come si disse, la linea più adatta a connettere coi porti dell'Adriatico la Svizzera così necessitata di cereali, servirebbe di leggieri al trasporto dei grani, che ora nella massima parte avviene per via terrestre. Essa promoverrebbe altresì la regolarità del ritorno delle barche sul Naviglio Grande da Milano a Tornavento, la circolazione dellequali è ora irregolare, e richiede spesso incerti e costosi ripieghi. Che anzi siffatto ritorno regolare per

la Società diventar oggetto di una particolare azienda, coll'attivazione della quale otterrebbe un grosso risparmio sul nolo attuale; quindi un proporzionato incremento negli utili dell'impresa.

Ne' questa ferrovia sarebbe di minor utilità, se si realizzassero le altre due imprese che a tutta prima le si potrebbero ritenere pregiudizievoli: vuol dirsi il miglioramento della navigazione del Ticino nella tratta da Sesto Calende a Tornavento, e la strada ferrata a locomotive da Milano a Sesto Calende.

Gli studj, che si sono fatti e si fanno per cura dell'I.R. Governo lungo quella tratta del fiume, varranno forse, sebbene con enormi spese, a renderne meno pericolosa la discesa e l'ascesa, migliorando le condizioni dell'alveo, e dirigendo a maggior profitto la quantità talvolta meschina delle acque. Ma nessun'arte potrà vincere la forte caduta del fiume e la conseguente straordinaria rapidità delle sue acque: quindi nessun'arte potrà sopprimere la lentezza della navigazione ascendente, la quale perciò costerà sempre il perditempo di parecchi giorni, sarà poco meno che impossibile all'evenienza di magra delle acque, pericolosa sempre all'evenienza delle piene. Quindi la rotaja presenterà sempre al commercio il vantaggio di una celerità per lo meno venti volte maggiore, di un dispendio minore, e di una costanza di trasporto superiore alle vicissitudini del fiume. E la navigazione migliorata, e facilitando la discesa del fiume, non che recarle pregiudizio, accrescerà sempre più l'attività del traffico, e conseguentemente il numero delle barche di ritorno da trasportarsi per via di terra.

Quanto poi alla strada ferrata a locomotive che si costruisse da Milano a Sesto Calende, essa non potrebbe mai toccare il lucro fondamentale del ritorno delle barche scariche, perché queste non si potrebbero mai prendere con vantaggio se non al capo del Naviglio a Tornavento, donde quella strada non passerebbe; e perché al trasporto delle barche richieggonsi straordinarie dimensioni nella larghezza delle rotaje. Ed anche per le merci, la semplice e breve rotaja a forza

animale offrirebbe un risparmio grandissimo in confronto della strada suddetta, la quale importerebbe un capitale immensamente maggiore. E mentre per questa il trasporto delle merci sarebbe una parte necessaria dell'introito, per quella rotaja rappresenterebbe un accessorio appena posto in conto.

Chiude Francesco Besozzi il presente manifesto accennando a due cose abbastanza importanti per non essere taciute! l'una, che l'art. 7° del Decreto di concessione si ha la promessa che l'Amministrazione dello Stato non imporrà su questa ferrovia verun particolare pedaggio; - l'altra meritevole di speciale considerazione, che, non essendosi fatto uso del privilegio d'espropriazione forzata, la proprietà della strada rimarrà in perpetuo alla Società costruttrice della stessa.

Il sottoscritto ha fiducia che i suoi connazionali vorranno accorrere a favoreggiare un'impresa, la quale, oltre che porge tutte le probabilità di lucro che in una speculazione industriale possono desiderarsi, serve al maggior lustro della patria comune.

Milano, il 4.° luglio 1854.

Il concessionario  
FRANCESCO BESOZZI

### **schiarimenti relativi alla strada ferrata a forza di cavalli da tornavento a sesto calende**

Il vivo e costante commercio tra il lago maggiore, esercitato col mezzo di barche discendenti dal fiume Ticino a Sesto Calende a Tornavento, indi col mezzo del Naviglio Grande, e' di tale entità che, per adeguato, il numero delle barche supera quello di 5000 annue, come risulta dai libri bollettarij del Dazio Catena di Porta Ticinese.

Le barche che fanno ritorno al Lago Maggiore, stante le rapide di quel Fiume, impegnano talvolta quindici giorni calcolando i

varj accidenti, e le frequenti piene, o le massime magre, e sempre accompagnati i rimorchi da pericoli di sommersioni di uomini e cavalli, e dai danni che derivano a quei veicoli natanti in causa del sassuoso letto del Fiume e delle scogliose sponde.

Ad eliminare tali inconvenienti venne determinata la costruzione di una Strada Ferrata da esercitarsi a forza di cavalli, e con questo mezzo in sole quattro ore si rendano al lago, essendo la strada di soli 17 chilometri.

La costruzione di questa ferrovia, compreso ogni oggetto per essere posta in esercizio, importa il capitale di un milione e mezzo di lire austriache, e tal uopo si e' diggia' compilato il relativo progetto tecnico a cura del valente ingegnere Giacomo Bermani, e approvato dalla Direzione delle Pubbliche Costruzioni, acquistato tutto il terreno occorribile, consistente in cinquecento pertiche censuarie, ottenuta dal Concessionario Francesco Besozzi l'abilitazione dall'I.R. Governo, autorizzandolo a costituire una societa' anonima per azioni con l'approvazione dei relativi statuti sociali, gia' depositati negli atti dal dottor Filippo Guenzati, notajo della Provincia di Milano, sotto il giorno 16 giugno 1854, al n. 707 del suo repertorio, e riprodotti col mezzo della stampa.

Le azioni sono fissate nel N. 1,500 da austr. L. 1000 cadauna, ed il versamento fu stabilito in cinque rate eguali di mano in mano che progrediranno i lavori di costruzione; ma il primo di essi versamenti, consistente in lire 200, dovra' eseguirsi tosto che verra' data notizia, col mezzo della Gazzetta Ufficiale di Milano, che le azioni sono tutte coperte, col lasso di quindici giorni da quello dell'avviso suddetto.

L'anzidetto primo versamento dovra' essere eseguito nelle mani della Ditta Bancaria Giulio Belinzaghi, in Milano, o in quelle altre ditte nelle diverse piazze, e da esso Sig. Belinzaghi nominate, ed all'atto di questo sborso viene rilasciato un certificato interinale trasmissibile per via di girata; compiti poi i versamenti di tutta l'azione, viene questo concambiato con

una cartella, la quale avra' diritto di girata con annotamento alla Borsa per mezzo dei rispettivi Agenti di Cambio.

Il prodotto nitido di quest'impresa, dal solo trasporto delle barche vuote, presenta il 10 % usando modica tariffa, il quale ricavo aumentera' sensibilmente in causa del trasporto di mercanzie, le quali dovranno prendere indubbiamente questa via, come la piu' breve ed economica, per la direzione alla Svizzera, al Reno e al Mare Germanico.

Siccome poi nei lunghi mesi delle magre del fiume Ticino, le barche che discendono devono farsi sussidiare dimezzandone, ed in piu' parti, l'intero loro carico, indi a Tornavento rimettonsi le mercanzie in una sola per discendere il Naviglio Grande, cosi' quelle barche di sussidio, chiamate Lebbie, le quali si fanno ascendere a molte centinaia, di la' ritornando al lago, verranno esse pure trasportate col mezzo di questa Ferrovia, ed in conseguenza di cio' l'anzidetto N.° di 5000 viene considerevolmente aumentato.

Un altro ramo di utilita' che si presenta si e', che la Societa' potra' incaricarsi anche della ricondotta delle barche dal dazio Catena di Porta Ticinese fino a Tornavento col mezzo solito del Naviglio Grande, e cosi' completamente servire questo ramo di commercio, e che i proprietarj stessi delle barche desiderano che venga dalla Societa' stessa operato.

La spesa di costruzione della suddetta Ferrovia non puo' sorpassare questa superiormente dimostrata, stante che abile e garante di persona si e' obbligata di costruirla, in quanto sia movimenti di terra, edificj, fabbricati, muri di sostegno e di difesa, sulle basi del prezzo di perizia originale, ed anche con un conveniente ribasso.

I proprietarj delle barche, dichiarano la convenienza di questa Strada Ferrata, ed eccitando il concessionario Besozzi ad accelerarne la costruzione, si sono collettivamente obbligati a dare di condotta le loro barche alla Societa' per essere trasportate col mezzo di questa Ferrovia da Tornavento a Sesto calende.

I documenti, tanto quello che riguarda l'obbligazione della costruzione con un ribasso della perizia, come l'obbligazione dei proprietarj delle barche, esistono negli atti della Societa' ispezionabili da chiunque.

La Societa' per essere divenuta al possesso del terreno occorribile per la sede stradale senza l'uso dell'espropriazione forzata, ne consegue in singolare vantaggio che la strada rimane di perpetua proprieta' della Societa' stessa, e l'I.R. Governo nel decreto di concessione promise che su questa strada non verra' mai imposto verun pedaggio, come nell'art. VII.

Per distruggere il dubbio che potrebbe nascere in alcuni, che una strada ferrata a Locomotiva da Milano a Sesto Calende potesse togliere l'utile di questa impresa riconducendone essa le barche, basta a dire che la Ferrovia di Tornavento deve essere di una costruzione diversa dalle praticate a locomotive, richiedendo questa una larghezza di rotaje piu' del doppio delle comuni, stante la larghezza dei carri destinati al trasporto, sui quali devesi adagiare la parte piana delle barche, che e' di metri cinque; e la celerita' poi della locomotiva sarebbe dannosa alle stesse, da cio' che non puo' avvenire col trasporto al passo del cavallo, non senza aggiungere che non verra' giammai abbandonata la via del naviglio Grande per tale rimorchio come via naturale e piu' economica.

Per chiarire poi il metodo studiato pel carico e scarico delle barche, che a molti potrebbe sembrare difficile e costoso, si spiega con poche linee dicendo che al luogo del carico viene praticato un breve tratto di strada subacquea, munito, ben intesi, delle rispettive rotaje, pel mezzo del quale si immerge il carro, e la barca vi si adagia senza leve ne' sforzo alcuno, indi legata su di esso si applica la forza estraendolo col rispettivo carico, che si rimette nel lago con equal sistema slegando la barca, la quale da se' si pone al galeggio.

Se ad alcuno facesse senso il premio delle azioni industriale riservato all'inventore e concessionario Besozzi, si fa notare che le azioni suddette percepiscono il solo sesto degli utili

verificabili dopo prelevate le spese di amministrazione, esercizio e manutenzione della strada, e dopo prelevato un cinque per cento da corrispondersi in primo luogo ai socj capitalisti; ma di piu' e' da notarsi ancora, che il Besozzi dispenso' parte di tali azioni in premio a chi si associa con esso lui coll'opera e con capitali, onde portare a termine tutte le opere preparatorie, ed e' tuttora disposto a dispensare quote di tali premj a chi concorre con mezzi efficaci al completamento dell'occorribile capitale.

Le numerose sottoscrizioni che gia' si sono presentate dimostrano la pubblica opinione di questa impresa, e l'elenco dei firmati trovasi esposto nell'ufficio della Societa', il quale e' aperto ogni giorno non festivo dalle ore 9 del mattino sino alle 5 pomeridiane, ove verranno dati tutti quesgli schiarimenti che venissero richiesti, e si ricevono le firme per le azioni.

Dall'Ufficio Sociale, Cont. dei Gorani N.° 2866  
Milano, il 1° marzo 1855.

Il Concessionario  
FRANCESCO BESOZZI

## PREVENTIVO DEL RICAVO E DELLE SPESE

Attivata che sia la Strada Ferrata da Tornavento a Sesto calende

Capitale occorribile, austriache L. 1,500,000 - diviso in 1,500 azioni

### RICAVO

In base all'estratto dai libri bolletarj della Contabilita' Centrale, il numero delle barche giunte al Dazio Catena di Porta Ticinese provenienti dal Lago Maggiore, nell'anno Camerale 1847 fu di N.° 5052, che ad austriache L. 60 L. 303120

La ferrovia delle barche

Dietro i piu' assicuranti dati, le barche di sussidio, cosi' dette Lebbie, che in tempo di magra del Ticino giungono a Tornavento, e di la' ritornano al lago Maggiore, il minimo si ritiene di N.° 1,600, cioe'

N.° 600 Burcelli di eguale capacita' dei cosi' detti cagnoni a L. 60  
36000

N.° 600 Battelle a L. 30 18000

N.° 400 Cormane L. 15 6000

-----  
L. 363120

#### SPESE

Per mantenimento di 100 cavalli L. 91500

Per gli uomini di servizio di N. di 40 L. 29290

Rimonta dei Cavalli L. 7500

Manutenzione dei carri, ed attrezzi diversi L. 10000

Manutenzione della strada L. 11000

-----  
L. 149280

#### SPESE D'AMMINISTRAZIONE

Un Amministratore Procuratore L. 4000

Un Ingegnere L. 1500

Un Segretario L. 2500

Un Ragioniere L. 1500

Un Aggiunto al suddetto L. 800

Un Cassiere L. 2000

Un Agente L. 1500

Un Inserviente L. 750

#### A Tornavento

Un Agente (con alloggio nei locali delle stazioni) L. 2000

Un Contabile (con alloggio nei locali delle stazioni) L. 1500

La ferrovia delle barche

#### A Sesto Calende

Un Agente Contabile (con alloggio nei locali delle stazioni) L. 2000

Un Uomo a disposizione (con alloggio nei locali delle stazioni) L. 750

Spese divberse di cancelleria L. 3000

Spese imprevedute L. 3000

-----  
L. 26800

L. 26800

-----  
Ammontare delle spese L. 176080 176080

-----  
Nitido ricavo L. 187040

#### DIVIDENDO PER APPROSSIMAZIONE IN BASE AL SUDDETTO RICA VO

Ritenuto il ricavo come sopra di L: 187040

dal quale dodotto l'interesse del 5 % sul capitale di L. 1,500,000, rappresentato dalle azioni pecuniarie N.° 1500 L. 75000

-----  
Residuerrebbe un avanzo di L: 112040

Dal quale pero' si dovrebbe dedurre il 20 % portato dall'articolo 22 degli Statuti, e cioe', il 15 % per formare un fondo di ammortizzazione del capitale sociale di L. 1,500,000, e il 5 per il fondo di riserva L. 22048

-----  
Rimane un avanzo depurato L. 89632

-----  
Da ripartirsi quello sulle N.° 1800 Azioni, comprese le industriali, e figurante il Complesso di L. 1,800,000.

Darebbe quindi un dividendo in ragione del 4,97 5/9 circa, e così un'azione pecuniaria, aggiuntovi l'interesse del 5 per %, già predetto come sopra, presenterebbe un utile del 9,97 5/90 per %, cioè L. 99.75 circa per ogni azione di L. 1000, sempre calcolando il ricavo del trasporto delle sole barche vuote da Tornavento a Sesto calende.

## CONTO GESTIONALE DI AMMINISTRAZIONE

Orarj per l'esercizio

Avendo desunto il numero dei cavalli in considerazione a quello dei viaggi che possono ripetere nella giornata, importa la necessita' di stabilire gli orarj precisi per il movimento allo scopo che l'andata degli uni non sia opposta dal ritorno degli altri e viceversa, e per usufruire del tempo già scarso nel migliore più utile modo possibile. Delle due tabelle orario che uniscono in alleg. C, D. Questo rispettabile Consiglio troverà d'osservare:

- I.° La opportunità di regolare i rimorchi in distinti convogli che si incontrano agli scambi nella sommità delle coste.
- II.° La necessita' nell'inverno di unire a due a due quei convogli e così ridurre a due soli viaggi il rimorchio delle barche di ogni giorno.
- III.° La conseguenza nell'inverno di dover rimettere alla mattina la calata del piano inclinato delle barche arrivate la sera precedente.
- IV.° La necessita' di portare a settantadue il numero dei carri semplici di trasporto (\*).
- V.° Nell'inverno i cavalli di rinforzo dovendo fare due invece di quattro viaggi, potrebbero mancare nel numero, ma fu già

avvertito che nell'inverno abbondano i rimorchi delle barche minori richiedenti meno cavalli.

- VI.° La occorrenza di un porticato chiuso per stalla provvisoria al cambio dei convogli sull'altura delle Brughiere di Somma, e di due locali annessi per magazzino e per un Custode.

Qualità e numero degli Operaj

Considerato sin qui l'esercizio nel riguardo dei cavalli necessari per medesimo, rimane a conoscere la qualità e il numero degli operaj per il maneggio e per la direzione.

Un capo uomo e due uomini di sussidio per il carico in acqua delle barche sui carri.

Un capo uomo e due uomini per regolare l'argano nella discesa e ascesa del piano subacqueo, e muovere i carri innanzi e indietro.

Un capo uomo direttore dietro ogni convoglio, e così due per ogni tratta e stazione.

Un guardafreno per ogni carro carico, ossia sei per ogni tratta e stazione.

Due meccanici superiori e inferiori al movimento del meccanismo del piano inclinato e sei uomini di servizio.

Due meccanici come sopra al meccanismo a Sesto e sei uomini di sussidio.

Un capo uomo e due uomini per il rimorchio delle barche in Ticino fino a Sesto.

Un facchino per ogni due cavalli.

E nell'orario d'inverno saranno da aggiungere quattro altri guardafreni alla costa dello Strona.

Il movimento dei carri sugli scambi, ecc., dovrà essere operato dai fantini: il regolamento delle leve di sviamento agli scambi operativo per mezzo dei capo uomini di Convoglio.

## Conclusione sul numero necessario di cavalli

Dietro il risultato e le deduzioni del fatto esperimento, e dietro il numero delle barche sopra ammesso di giornaliero

rimorchio, possiamo pertanto calcolare per modo assoluto la quantita' occorrevole di cavalli nell'esercizio.

Per la prima tratta di strada dal naviglio allo scambio della brughieretta si hanno di cammino metri 7986,34 dei quali metri 3223,60 in ascesa ragguag. di met. 1,8738 p.o/o e per il resto col falso piano ascendente di metri 0,6512 p. o/o in ragguaglio.

A tradurre le N. 18 barche maggiori sulla costa occorrono due cavalli per ciascuna di rinforzo, in tutto N. 56, ma potendo i cavalli di ritorno fare in un giorno quattro viaggi di andata e altrettanti di ritorno colla percorrenza di metri 25,784, il numero necessario si ridurra' a N. 36/4 N. 9

Per il tiro dalla darsena allo scambio occorrono due cavalli per ciascuna, in tutto N. 36, e potendo i cavalli fare due viaggi al giorno colla percorrenza di metri 31,915 ogni giorno, basteranno N. 36/2 N. 18

Per le cinque mezzane basta per ciascuna un cavallo, che diviso nei due viaggi sono 2 1/2

Rinforzo di due cavalli lungo la costa che formano cavalli N. 10 divisi per i quattro viaggi 2 1/2

Per la minore barca un cavallo dalla darsena allo scambio diviso sui due viaggi 1/2

E un altro cavallo di rinforzo sulla costa N. 2/4 1/2

In tutto N. 33.--

Si aggiunge il 1/10 per scorta, avuto riguardo che la scorta, deve anche supplire alla eventualita' di un maggior numero di rimorchii N. 3

Totale alla stazione di Tornavento N. 36.--

Per la seconda tratta dallo scambio della Brughieretta al piano inclinato di groppetti per il cammino di metri 8157.13 si hanno pressochè le medesime circostanze, e quanto al tempo e forza animale alla meno lunga ascesa di metri 1679.75 sui groppetti vi corrisponde la maggior salita di metri 2.38 p. e lo spreco di tempo nel calare per freno i carichi per la costa di Strona.

Si considera perciò alla stazione di Strona la occorrenza eguale di cavalli come quella di Tornavento in N. 36.--

Calati i carichi dal piano inclinato devono percorrere la tratta in discesa di metri 2.32 a m. 0.50 p. o/o fino a Sesto per un cammino di metri 1554, pel quale minima o nulla l'occorrenza dei cavalli, ma questi devono ritornare i carri vuoti alla stazione di Sesto al piano inclinato per la ascesa del 0,50 e 2,32 p. o/o per la quale valutando a N. 42 il numero dei carri semplici, e due cavalli ogni tre carri, si avranno cavalli N. 28 da dividere per quattro viaggi che possono fare al giorno percorrendo il cammino di m. 12132 N. 7.

Dalla calata per meccanismo in Ticino fino a Sesto rimorchiando le barche nel fiume si valutano tre cavalli per sei barche, e per quattro viaggi al giorno N. 3 per scorta N. 2

Alla stazione di Sesto N. 12

Totale occorrenza cavalli N. 84.--

## altro documento

L'Amministrazione della Ferrovia da Tornavento a Sesto Calende trovasi in grado di ribattere ad una ad una tutte le maligne asserzioni contenute nella lettera dell'ingegnere C. V. ad un amico Azionista su quella Ferrovia.

Ma tale confutazione costretta a discendere ad argomenti pettegoli, di cui pare compiacersi l'autore di quella lettera, potrebbe infastidire il lettore.

Tuttavia, se le circostanze il vorranno, quella lettera dell'ingegnere C. V. sarà pubblicamente ribattuta punto per punto, e allora sarà manifesta la malafede dell'autore ad ogni pagina del suo libello, e, vergognoso a dirsi, sarà pur provato come principale motore del licenziamento

dell'Ingegnere Capo fosse appunto quel signor C. V., che ora con tanta ipocrisia lo rimpiange.

Ma perche' ai signori Azionisti deve soprattutto importare di conoscere se e come la Ferrovia di rimorchio possa corrispondere allo scopo industriale per cui fu ideata e costruita, l'Amministrazione si limita per ora a pubblicare un rapporto che le venne fatto in data 15 marzo 1858 dall'ingegnere Carlo Vismara di Vergiate, fin dall'origine addetto all'Impresa, e il conto generale dell'Amministrazione allegato M, di quel rapporto. Questi elaborati, da cui non ancora traspirano gelosie di mestiere, puerili puntigli, spirito di parte, ma amor del vero e dell'interesse sociale, fanno palese allo spassionato lettore quale giudizio debba farsi secondo verita' e giustizia intorno alla ferroviario di rimorchio e al suo avvenire industriale.

Fin qui l'ingegnere Carlo Vismara.

Ora, ritenuto che l'autore di questo rapporto e quello della lettera 15 dicembre all'amico Azioniste non siano che una sola e identica persona, quali conclusioni ne trarra' l'onesto lettore sul conto di uno scrittore e professionista che su lo stesso e concreto argomento, a cosi' breve intervallo di tempo che non vario' punto la sostanza delle cose, adopra tanto opposto linguaggio, per arrivare a tanto contrarii giudizi?

Ma il rapporto 15 maggio, era, come gia' si accennava, il frutto della convinzione e dei fatti, la lettera 15 dicembre invece era l'effetto d'un personale risentimento, d'una ferita all'amor proprio morboso di chi vide inaspettatamente accettata la propria dimissione offerta per tattica di partito in momento di irragionevole dispetto: era quella lettera 15 dicembre il turpe tentativo d'una intenzione che l'onesto linguaggio ci vieta di qualificare.

Milano, 12 gennaio 1859

## L'Amministrazione

Il decreto di concessione della "IPPOSIDRA"

di Gian Domenico Oltrona Visconti.

Da "Rassegna Gallaratese d'Arte" 1956 PAGG. 10, 12

La ferrovia per il rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto Calende, costituita in societa' anonima merce' la concessione accordata dall'I.R. Commissariato civile e militare di Milano in data 18 marzo 1850, n. 5533 e regolata da appositi statuti, era in funzione giusto un secolo fa: su questo argomento ci intratterremo per esteso, come i lettori ricorderanno, sul fascicolo di settembre 1951 della rivista (nota) Non e' tuttavia noto ai piu' che in precedenza il promotore Francesco Besozzi - sulla cui figura di cittadino poco sappiamo finora - ottenne un "nulla osta" assai piu' importante, vero punto di partenza per la realizzazione della coraggiosa impresa. Si tratta del Decreto del Governo provvisorio della Lombardia con il quale, in data 29 aprile 1848, si "permetteva" all'imprenditore Francesco Besozzi di costruire e di esercire la ferrovia con determinati obblighi e diritti. Il documento - inserito negli Affari ufficiali del Governo e pubblicato sul quotidiano "Il 22 Marzo", n. 41 del 6 maggio 1848 - ha un particolare interesse storico locale e pertanto lo riportiamo integralmente:

Gian Domenico Oltrona Visconti

Nota: Qualche verifica e qualche ritocco sono indispensabili a quell'articolo. Ma perche', viene spontaneo chiedersi, il Besozzi si fece promotore della costruzione di tale Ferrovia?. E' lecito pensare che egli fosse interessato nel traffico fluviale o che possedesse fondi ed avesse comunque interessi nella nostra zona?.

Se, in un modo, la storia della cosiddetta "Ipposidra" e' stata ormai da noi pubblicata nelle sue linee essenziali, alcuni punti tuttavia restano da chiarire. Per esempio non ci e' stato ancora possibile prendere visione del progetto dell'ing. Bernani, approvato nel 1851 e modificato in seguito, e di

qualche documento relativo agli espropri lungo il corso della via ferrata, snodantesi per oltre 17 chilometri, dato che si esistano da qualche parte. Tali documenti darebbero senz'altro preziose indicazioni sull'esatto percorso della linea, Inoltre non abbiamo finora ragguagli sicuri alla fine del servizio, dello scioglimento della Società, dell'atteggiamento dei "paroni" e massime dello smantellamento degli impianti: tutto ciò sarà motivo di ulteriori ricerche. Il materiale fu venduto e ciò contribuì indubbiamente a far sì che la stessa massicciata andasse in rovina e che della "Ipposidra" in breve tempo si perdesse la memoria. Rimangono attualmente, con l'edificio della stazione terminale, tracce del grande bacino di immissione dei natanti nel fiume, entrambi ai Molini di Sesto; si ricordi, infatti, che la stazione di arrivo si trovava a circa 20 metri sul livello dell'acqua.

Circa la durata del servizio lo Spinelli scrisse: "... Il progetto dell'ing. Bernani fu compiuto negli anni 1856-1857 e durò dal 1858 al 1865, anno nel quale - egli afferma - cessò in causa delle ferrovie Arona-Novara e Arona-Milano, che assunsero il trasporto di tutto quanto è proveniente dal lago, in modo da ridurre a un quarto circa il movimento della navigazione sul Ticino e su Po". (cfr. Ricerche "Spettanti a Sesto Calende, Milano 1880, pp.116-117).

Ma lo Spinelli non è probabilmente esatto perché passerebbe un po' troppo tempo tra la data di concessione governativa, 1848, e la data di inizio dei lavori, 1856, tanto più che - si noti - il comma terzo del decreto qui allegato concedeva al Besozzi il termine di tre anni per il compimento e la messa in esercizio della ferrovia.

Notiamo per inciso che nel 1846 la notizia della progettata ferrovia era già di dominio pubblico poiché una "Guida della Provincia di Milano" del seguente 1847 dava annuncio che "... onde viemmeglio abbreviare il tempo per il rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto Calende venne chiesto il privilegio per la costruzione di una strada a ruotaje di ferro che si porterebbe al Lago Maggiore passando per l'alto piano

di Gallarate e Somma. Col mezzo di questa strada, per la cui costruzione sarebbesi già conseguito il Sovrano privilegio, le barche in poche ore verrebbero condotte con cavalli a Sesto Calende".

## GOVERNO PROVVISORIO CENTRALE DELLA LOMBARDIA

### Decreto

Veduta la dimanda presentata da Francesco Besozzi per ottenere il permesso di costruire lungo il Ticino, fra Tornavento e Sesto Calende, nella provincia di Milano, una strada privilegiata pel rimorchio delle barche;

riconosciuta la pubblica utilità della opera proposta:

il Governo Provvisorio della Lombardia permette all'intraprenditore Francesco Besozzi di formare fra Tornavento e Sesto Calende, lungo il Ticino, una strada a semplici o doppie rotaie di legno o di ferro, la quale sarà unica ed esclusivamente privilegiata pel rimorchio delle barche; ma per tutti gli altri trasporti e servigi rimarrà d'ordinaria privata pertinenza e condizione, vietandosi a chiunque, finché duri la presente concessione, d'attuare nel tratto da Tornavento a Sesto Calende altra strada solo per lo stesso uso di rimorchio delle barche.

Questo privilegio si concede coi seguenti obblighi e diritti:

- 1) L'intraprenditore Francesco Besozzi dovrà presentare al Consiglio di Stato, per la sua revisione ed approvazione, il compiuto progetto della strada con tutti i particolari che riguardino così l'intera costruzione come le opere speciali di viadotto, piani automotori, prati e simili, e dovrà sottoporsi ad ogni prescrizione che gli sia fatta dal medesimo Consiglio di Stato o dagli uffici da esso delegato.
- 2) Dovrà inoltre eseguire ogni opera che fosse prescritta dalle competenti autorità o per la sicurezza pubblica o per la

necessaria comunicazione di strade o canali intersecati dalla strada privilegiata.

- 3) Nel termine di tre anni dalla data del presente Decreto dovrà aver compiuto e posta regolarmente in attività la strada a tutte sue spese, non senza prima averne riportato, parimenti a sue spese, il collaudo da un ingegnere che sarà destinato dalla pubblica amministrazione.
- 4) Gli si concede il diritto di spropiazione giusta il par. 365 del Codice civile generale, per le sole proprietà veramente necessarie all'esecuzione della strada, secondo il progetto che sarà approvato, ed alla successiva manutenzione e riparazione.

Nel caso di contestazioni sulla necessità della spropiazione decideranno le autorità amministrative; sull'indennizzazione e le giudiziarie. La somma dell'indennizzazione dovrà, per regola generale, essere pagata al proprietario aventi di metter mano alla sua proprietà, o se non potesse aver luogo il regolare pagamento se ne farà il deposito giudiziale.

Non sarà però tolto ove la questione dell'indennizzazione fosse recata dinanzi ai tribunali, che possa la spropiazione mandarsi ad effetto prima che ne sia definitivamente stabilito il compenso, purché siansi con giudiziole perizia rilevati tutti gli estremi di fatto necessari per determinarlo e si sia depositata la somma che l'Autorità giudiziaria avrà per approssimazione indicata.

Queste norme varranno anche pel caso che debbasi occupare solo per qualche tempo l'altrui proprietà nell'eseguire le opere di costruzione, di manutenzione o di riparazione della strada.

- 5) Pel censo dei fondi occupati per ala costruzione, manutenzione e riparazione della strada od in essa incorporati, e pel pagamento si' delle imposte reali che di qualsivoglia dazio o tassa, verranno senza alcuna eccezione osservate le leggi generali che sono in vigore o che fossero dappoi attivate. Però l'Amministrazione dello Stato non imporrà sulla strada privilegiata verun particolare pedaggio.

- 6) Quando l'Amministrazione pubblica occorresse di valersi di tale strada pel servizio civile o militare, se ne dovrà ad essa lasciar l'uso pel compenso portato dall'ordinaria tariffa che sarà stabilita.

- 7) La strada si terra' soggetta a servitu' per tutti gli usi estranei al privilegio del rimorchio delle barche, in quanto siano tali usi compatibili colla costruzione particolare della strada e coll'esercizio del privilegio, e sarà perciò l'intraprenditore obbligato ad una perpetua lodevole manutenzione.

- 8) Il privilegio durerà cinquant'anni che avranno principio dal giorno in cui è datato il presente Decreto. Ma ove l'intraprenditore non osservasse le prescrizioni di sopra esposte, sarà in facoltà del Governo di dichiarare estinto il privilegio stesso.

- 9) Spirato ed estinto il privilegio, l'intraprenditore potrà disporre delle cose proprie in servizio sulla strada, e la strada medesima non sarà più che una strada privata soggetta a pubblica servitu'.

Il Consiglio di Stato rimane incaricato delle corrispondenti disposizioni.

Milano, 29 aprile 1848

CASATI, Presidente

Borromeo - Durini - Litta

Strigelli - Giulini - Beretta

Guerrieri - Turrone - Moroni

Rezzonico - Grasselli - Dossi

Correnti, Segretario Generale

## Tempo, vicende, vestigia

di Guido Candiani

Chi pratica le brughiere tra Somma e Tornavento ( Brughiera di Casorate), o quelle più lontane tra Sesona e Golasecca (S.

Caterina, Garzonera, Costa Cimasco), conosce le espressioni "ponte delle barche" "ferrovia delle barche".

In zone alte sul Ticino, su una terrazza arida e mai percorsa da acque navigabili neppure nel passato, queste espressioni non mancano di stupire.

E invece i ponti, talvolta rovinati, o sguarra' (secondo l'impietoso dialetto di queste zone), le massicciate imponenti, gli scavi in trincea semiseppolti dal brugo ) rimangono a testimoniare l'impegno, la fatica, le finali delusioni di chi ha realizzato l'opera di cui parliamo.

Si era attorno al 1850: nei paesi della brughiera la miseria regnava sovrana. Il terreno arido e acido non permetteva di coltivare se non segale, miglio e una stenta meliga ). Le campagne dei grandi proprietari, Visconti (al Nord), Parravicino (da Tornavento a Lonate Pozzolo) ), Castelbarco ), erano date a colonia, con pagamento in prodotti per il terreno, (tante staia di segale o miglio per pertica) e fitto in contanti per le abitazioni rustiche. Inoltre, secondo l'uso antico, i padroni richiedevano ai coloni piccoli pendizi, a pagamento degli orti, ed alcune corvees: giornate a spaccare legna, carreggi per conto del padrone, braccia di fosso da scavare.

La foglia del gelso era riservata al padrone. Se il colono allevava i bachi, il prodotto in bozzoli si divideva a metà, come pure a metà la spesa per le uova dei bachi. Tutto il lavoro della raccolta della foglia e dell'allevamento, nonché alcune piccole spese accessorie (legna per il riscaldamento, olio per il lume, carta per i graticci, brugo per il bosco entro cui i bachi avrebbero filato i bozzoli), erano a carico del colono.

Le uve, coltivate con un certo successo sui terreni in costa, erano pure a mezzadria, e a metà la spesa per la paleria; tini, botti e torchio a carico del padrone .

Al tempo da noi considerato, tuttavia, la vite non dava frutto "causa l'imperante malattia", l'oidio, comparso nel 1850, cui poco più tardi si sarebbe aggiunta la peronospora ).

Così da una relazione di stima del 1856, relativa alla grande proprietà dei Parravicino a Tornavento e Lonate Pozzolo, 2.907 pertiche di aratorio, bosco, brughiera e coste.

Anche per l'aratorio tuttavia la produttività era bassa, ed infatti le 2.900 pertiche di Tornavento e Lonate, comprese le case coloniche afferenti, erano valutate in ragione di 130 lire per pertica, mentre un'analogha proprietà dei Parravicino in Brianza, pure non irrigua, era valutata nella stessa stima oltre il doppio, 280 lire per pertica. Lire austriache, si intende: per un raffronto, per quanto difficile, si può, considerare un rapporto di 1 a 5.000 con la lira attuale, ma il rapporto non è certo applicabile a tutti gli aspetti della vita: basti ricordare che la mercede giornaliera per un uomo era di 1 lira.

Il colono di Tornavento e Lonate concorreva al pagamento delle pubbliche imposte versando 80 centesimi annui per pertica di coltivo; inoltre ulteriori appendizi per totali annui 34 centesimi austriaci per pertica. Il colono pagava inoltre il "testatico" (imposta pubblica un tanto a persona), o "capitazione" (Tributo - tassa personale proporzionale al reddito), la tassa personale , di lire 7,50 all'anno, dovuta da tutti gli uomini dai 14 ai 60 anni "che non si siano resi defunti entro il 30 aprile dell'anno".

Difficile che la famiglia potesse giungere a riscattare il "livello", cioè acquistare il terreno dal proprietario: la valutazione del valore capitale era fatta a misura dell'art. 306 Codice Civile Austriaco e 263 del Regolamento Generale del Processo Civile, secondo cui l'affitto in denaro rappresentava il 5% del valore capitale. Per gli affitti a staia di miglio e segale si considerava il valore medio della mista miglio/segale e si ricostruiva il valore del terreno, sempre con la regola del 5%. )

Così quando nel '74, per far fronte al Prestito Nazionale, il Comune di Somma si vide costretto ad affrancare i suoi diretti domini, tanto a denaro che a miglio, ben pochi livellari poterono riscattare i terreni in affitto, e il Comune dovette ricorrere ad una posta straordinaria sull'estimo.

Non abbiamo immagini, se non idealizzate e quindi lontane dalla realtà, dei contadini del tempo e dei loro costumi. Le donne, anche al giorno di festa, portavano ben pochi ornamenti: l'oro della vera, raccolto pagliuzza per pagliuzza nella sabbia del Ticino dal fidanzato, secondo una bella usanza tramontata nell'ultimo dopoguerra, e l'argento degli spontoni, che anche qui, e non solo in Brianza fermavano le lunghe trecce avvolte sopra la nuca.

Così le vide Theophile Gautier al mercato di Sesto nel maggio del 1850: "i capelli lisci e attorti sulla nuca sono trafitti da trenta o quaranta spilli di argento disposti come un'aureola sulla testa. Uno spillone con due grandi olive d'argento completa l'acconciatura".

Questi spilli costeranno certo, ma son portati da povere donne e ragazze con la gonna a brandelli e i piedi nudi e polverosi.

Moltissime donne avevano il gozzo, come nel Vallese. Della sporcizia, del puzzo che avvolgeva i paesi diremo più tardi, sempre sulla scorta delle notazioni di viaggio degli stranieri.

Le comunicazioni, come noto, erano difficili, caro viaggiare per le poste (sebbene Maria Teresa avesse una settantina d'anni prima ridotto d'imperio la tariffa di ogni posta, nella proporzione da 10 a 7,50), caro passare il Ticino coi "porti", traghetti costituiti da due barconi, collegati da una piattaforma in legno, affidati ad un cavo che attraversava il fiume.

Così sul "porto", messo in opera a Coarezza ), "transitabile dall'Ave Maria del mattino all'Ave Maria della sera", secondo tre livelli di riferimento dell'acqua del fiume, un uomo a piedi "anche con fagotto", pagava 11, 20, 30 centesimi (ovvero, per il livello massimo, il terzo della sua paga giornaliera), un uomo a cavallo, "anche con fagotto", 15, 32, 60 centesimi, un carro scarico 35 70, 140 centesimi, un carro carico 50, 100, 175 centesimi.

Di qui, per inciso, la domanda dei borghigiani di Somma che almeno i pedoni pagassero una sola volta il pedaggio, considerato come fosse "ordinario ritornare per il porto medesimo al

proprio focolare", domanda respinta dall'Amministrazione di Varallo Pombia, appaltatrice del pedaggio.

Ancora, tra i cento documenti che testimoniano la miseria del tempo, il decreto del settembre del 1851 con cui l'Imperial Regio Governo, Generale e Militare, decretava che "il pane di farina di castagne, essendo di qualità inferiore al pane misto", ne avrebbe seguito la misura dal dazio.

Nelle città il prezzo del pane per la settimana successiva era stabilito ed esposto ogni domenica, con relazione alla media dei prezzi raggiunti dai cereali il sabato, unico giorno in cui si potevano trattare i grani.

Beninteso il pane di "meta", nei vari tipi ammessi, pane di frumento, pane di frumentata (frumento e segale in pari misura), pane misto al terzo (un terzo di segale, un terzo di miglio, un terzo di mais), pane giallo (7/8 di mais, 1/8 di segale).

Beninteso il pane di "metà", era per i poveri la grande maggioranza. Per i signori si confezionava il "pane d'arbitrio", ma uno stesso fornaio non poteva confezionare e vendere insieme pane di metà e pane d'arbitrio.

I contadini delle nostre zone preparavano invece il loro pane ogni quindici giorni, con farina di mais e poca farina di segale, in grandi forme (sino a 4 Kg.), per risparmiare legna. Scarso di glutine, questo pane lievitava male, cuoceva peggio, e presto inacidiva, promessa di pellagra.

Oltre 100,000 i pellagrosi in Italia, al tempo che consideriamo: "i più infelici di tutti, che la malattia assale ad un tempo il corpo, che condanna ai più atroci dolori, e lo spirito, privando non di rado dell'intelletto, il misero che ne è colpito".

Inoltre, a completare il quadro, nel 1854, come già nel '36, come ricorrente in seguito a intervalli di circa 10 anni sino alla fine del secolo, il colera ).

Cholera morbus asiatico, o mordèchi, endemico da sempre sulle rive del Gange, ma sconosciuto in Italia sino al 1835.

Nel 1817 il colera aveva iniziato a interessare zone nuove, in tredici anni aveva raggiunto il Caspio. Di qui, risalendo il Volga, era penetrato rapidamente sino al cuore della Russia, senza

incontrare difese, anche perché le Commissioni Mediche Imperiali avevano giudicato che non si trattasse di un male epidemico Saratow, Kazan, Novgorod; il 13 settembre 1830 la prima "orrenda comparsa" a Mosca.

In Italia il colera arrivò, cinque anni più tardi, alla fine dell'estate del 1835, contemporaneamente a Genova e nel comune di S. Nicolò della Fraterna, in provincia di Venezia. A Milano il primo caso fu registrato il 17 aprile 1836 all'albergo della Passerella, nella persona di Giacomo Calvi, proveniente da Bergamo, dove il morbo già infuriava.

Nel '36, in tutta la penisola i colpiti furono duecentomila, e centomila i morti; nel '54 quasi esattamente le stesse cifre.

Nelle zone rivierasche del Ticino il colera del '54 giunse portato da viaggiatori Genovesi. A Sesto Calende in infuriò dal 14 agosto al 17 novembre, malgrado venissero applicate le norme del Regolamento Imperial Regio del 25 ottobre 1835, con sequestro e distruzione dei generi alimentari sospetti, rigore nelle norme igieniche, rimozione delle immondizie dalle strade, dalle case, dalle chiese, eliminazione delle latrine scoperte, rigida applicazione delle leggi di Pubblica sicurezza sull'accattonaggio, reperimento di lavori pubblici per disoccupati.

Le autorità religiose intervennero abolendo il digiuno e riducendo al minimo la durata delle funzioni. I colpiti si raccomandarono ai santi Pietro e Paolo, i sani invocavano la beata Michelina da Pesaro, protettrice dal contagio. A Lecco si fece pubblico voto di non ballare per venti anni.

A Sesto il colera del '54 si ebbero solo 47 morti, su un censimento di 2500 anime. Di questi morti, 35 erano di famiglia contadina, 5 possidenti, 3 osti, 3 mugnai. Inoltre un soldato austriaco, Leopoldo Spitzberg, a Sesto per manovre autunnali.

I decessi rappresentarono il 19% dei colpiti (contro il 63% di Milano) in ragione particolarmente delle cure e della pozione del dottore fisico Giuseppe Mazza ), medico condotto, premiato poi con una gratificazione di 400 lire austriache, contro un

compenso annuo di L. 1.090,50 (ricordiamo che il maestro elementare riceveva annualmente 495 lire austriache).

La cura consisteva principalmente nel tenere ben caldo l'ammalato, effettuare fregagioni con spirito di bacche di ginepro a braccia, gambe, tronco, e somministrare la pozione attiva e piacevole del dottor Mazza stesso: limone, acqua di cedro, laudano liquido, gomma arabica, sciroppo di corteccia di arancio.

Per ovviare al singhiozzo, ghiaccio (dalle ghiacciaie dove veniva riposto il ghiaccio d'inverno) e polverine: bicarbonato e sottotrato di bismuto.

Altrove si consigliava la terna ghiaccio, oppio, china, oppure la polpa di tamarindo, le bevande acide, l'ipecaquana con l'oppio. Ancora, senapismi di cantaride, o di cenere calda, o di rafano

) rusticano e a aglio pestato. Ai bambini si applicavano sanguisughe alle tempie, agli adulti dodici o quattordici sanguisughe all'ano.

Il morbo infuriò in tutti i nostri paesi, tranne Varese; poi si spense, ed è triste e significativo insieme leggere nell'archivio di Somma la convocazione, tre anni più tardi, per la vendita all'asta dei beni dei colerosi, a ricordare il valore che allora veniva attribuito a qualsiasi oggetto, per quanto usato e meschino: una veste da donna, un "ciffone", un cappello di feltro, e così via per un doloroso rosario di misere cose, segnate dalla pestilenza.

In questo quadro di miserie merita invece ricordare il bosco, residuo ancora imponente del bosco storico, di querce e olmi, ove era stato immesso il pino, e che aveva appena cominciato a conoscere la robinia

) importata in Europa dall'America da Robin, botanico del re di Francia, alla fine del '600; pianta meritoria per la fascina, con cui si sbiancava di calore la volta del forno del pane, per il legno, idoneo a farne carri ed attrezzi, per la brace duratura, per il nettare prestato alle api; pianta però troppo vitale rispetto alle nostre antiche essenze, presto spodestate.

A metà dell'Ottocento il bosco era vitale e produttivo, solcato da mille sentieri, testimoni del peregrinare operoso di chi raccoglieva ghiande, castagne, legna o falciava la lisca per farne strame, scongiurando per sopramerco gli incendi.

E' noto d'altronde che il bosco della valle del Ticino era anticamente famoso luogo di caccia dei signori di Milano. una foresta di Fontainbleu nostrana. Dal diario di Cicco Simonetta ) apprendiamo per esempio che ai primi di novembre del 1474, "Uscito Galeazzo Maria [Sforza] da Lonate Pozoldo e recatosi sulla strada per Varese per uxellare, prese un orso grandissimo due camozi".

Sempre dal diario di Cicco Simonetta apprendiamo che alle battute venivano chiamati a forza tutti gli uomini dai 10 ai 60 anni della zona: "si troveranno gli uomini di Turbigio, Castano, Busto Arsizio, Lonate, Oleggio, Bellinzago, Cameri, ante l'alba del 22 novembre [1474] alla costa di Bornago ) con attrezzi da battitore, con penalità di un ducato per gli assenti, garanti i podestà delle pievi". Una battuta con forse 4.000 battitori.

Naturalmente venivano perseguiti i cacciatori di frodo: "chi insidierà caprioli, cervi, porci, con lazate, istrumenti, cani o altra maniera avrà confiscati tutti i suoi beni, se inabile, squassi 10 di corda e sarà bandegato dal nostro terreno" [1483].

Che dire dei lupi che in due soli anni, ai primi del '700, uccisero 50 persone nel mandamento di Varese?.

Il flagello dei lupi si faceva particolarmente sentire dopo le guerre o le carestie, quando gli abitanti erano "così secchi di fame che era uno stremizio a vederli". Allora nelle campagne erravano numerosi lupi e "s'ardiva andare attorno solo di brigata, tanto i lupi facevano male in ammazzare putini e femmine".

Questa dunque era la vita nei borghi, nelle campagne, boschi attorno al Ticino, frequentati oggi, i boschi solo da selvaggina lanciata e dalle volpi, e navi e acque del fiume solo delle canoe degli sportivi in luogo delle grandi "barche da commercio" di allora.

Tutti conoscono invece l'importanza della navigazione sul Ticino sino dai tempi più antichi. Riferendoci soltanto a tempi prossimi consideriamo come si navigava, a cavallo tra il '700 e l'800, e cosa si trasportava.

Dal lago Maggiore e dal suo bacino scendevano legname d'opera e da ardere, pietre da costruzione, calce, ciottoli di quarzo per farne vetro, merci d'oltremonte che dal Gottardo e S. Bernardino arrivavano a Locarno, o, dopo il 1515, crollato a Bellinzona il ponte sul Ticino, a Magadino .

Inoltre importanti derrate alimentari, in buona parte convogliate a Milano tramite il Naviglio: castagne, noci, pesce e, come risulta da un documento della fine del '700, annualmente "57.000 brente di vino, 2.000 vitelli, 5.000 capretti, 2.000 bovini detti gnuchetti, 135.000 libbre di formaggio d'oltre il Gottardo, butirro 47.000 libbre, gerli di carbone 87.000, e le pietre di detto fiume si conducono nelle barche a Venetia per fabbricare con esse quei vetri di cristallo che sono tanto lucidi".

I ciottoli di quarzo, cogoli, venivano raccolti nel letto del fiume sino a pochi anni or sono; la prima notizia scritta che ne abbiamo è del 1150, in un documento di Guidone Visconti ).

Quattrocento anni più tardi, attorno alla metà del '500, un contratto parla di "530 miliara di cogoli al prezzo di lire 8,13 per ogni miliara resi alla ripa del Ticino a Pavia, che il Crollanza Gerolamo farà caricare a sue spese sulle navi per portarle a Venetia, con regalia di due casse di bicchieri da gentilhuomo, due caratelli di vino malvasia, sessantadue libbre di zucchero fino, cera veneziana per lire dodici, pepe per lire dodici, spezierie fine di pistacchi per lire venticinque Regalie raffinate, che fanno pensare alla bella vita che i ciottoli raccolti dai nostri antenati propiziavano a chi li commerciava.

Le merci che risalivano il Po e il Ticino, ed infine il lago Maggiore, erano necessariamente molto inferiori per quantità, trattandosi di rimorchiare le barche controcorrente: granaglie, ferro grezzo, e soprattutto sale (che in buona parte veniva raffinato a Locarno). In relazione, lungo il Ticino, in tutti i

paesi dotati di luoghi di sosta e ricovero per i barconi e i cavalli fioriva da sempre il contrabbando del sale, represso con ferocia pari alla protervia dei contrabbandieri.

Egual ferocia attendeva del resto i ladroni di strada.

Un tale abate Richard, soffermatosi a visitare il lago e le isole Borromeo, uscendo da Sesto sulla strada per Milano si dispiaceva dello spettacolo offerto dalle teste dei ladroni esposte su pali, atroce monito agli emuli: "quantità de testes d'hommes qui sont exposees, d'espace en espace, sur des poteaux".

Sul lago le merci viaggiavano anche di domenica, contrariamente a quanto avveniva per il Naviglio. Erano trasportate su grandi "barche di commercio", con vela quadra altissima e stretta, a ferzi verticali, talvolta colorati. Alcune barche erano armate con due alberi, il primo più alto.

I venti principali cui ci si affidava erano chiamati "Inverna", il sud ovest, "Mergozzo", il ponente, "Vento o Maggiore", la tramontana, "Vento Bergamasco" per analogia col lago di Como, lo scirocco, "che soffia di rado".

La difficoltà a stringere il vento con la vela quadra rendeva lunghissimo il bordeggiare, mentre il regime dei venti, particolarmente in estate, rendeva pigrissimo il veleggiare; a meno che il "Valmaggino", o qualche improvviso vento temporalesco non alzasse il lago, e allora erano dolori, bestemmie, liti selvagge fra i barcaioi. Così almeno ci riferiscono alcuni viaggiatori stranieri del tempo, già scandalizzati dalla "sporcizia indicibile,, dell'osteria di Magadino, dal puzzo dei paesi, dalla folla di straccioni che accoglieva i viaggiatori in tutti gli approdi del lago, richiedendo con insistenza, per umili servigi, la "bona mano".

"Bona mano, bona mano, sont les seuls mots jusq'a present que j'ai entendu dans l'Italie". Così il citoyen Cambry, prefetto dell'Oise, coinvolto anche lui in una burrasca del lago, durante la quale, nella discordia del barcaioi, aveva preso il timone, e portato, da buon bretone, la barca in salvo.

E nella stagione di poco vento? Quando non sovviene il vento le merci vengono trasferite su barche minori e si spendono alcuni giorni per far loro trascorrere il lago a forza di remi.

Così si navigava al periodo considerato, come da secoli, anche se dal 15 febbraio 1826, per iniziativa del console americano in Francia, Edward Church, aveva iniziato a solcare le acque del lago, il battello a vapore per passeggeri "Verbano", dotato comunque di una grande vela quadra e di un fiocco, costruito a Locarno per un costo equivalente a 50.000 lire austriache; e 60.000 lire austriache era costata la macchina a vapore, costruita a Birmingham.

Una atmosfera la pressione, 300 Kg. all'ora di legna di faggio o quercia il consumo. Quanti boschi si saranno abbattuti per alimentarne il focolare!

Due viaggi al giorno: Magadino-Sesto, Sesto Magadino, toccando tre stati svizzero, sardo, lombardo-veneto.

E una bòsinada diceva:

In sta barca gh'è poeu dent  
tutt i comod per la gent.  
El gh'è di sal, di gabinet,  
gh'è fin dent di stanz de let,  
e chi voeur fa un marendin  
e chi voeur po bev el tè.

Ma dimentichiamo i viaggi felici dei sciòri amanti del progresso e dei pellegrini alla Madonna del Sasso e ritorniamo ai trasporti delle cose.

La merce che al termine del solitamente pigro veleggiare giungeva a Sesto Calende veniva caricata su barche idonee a scendere il Ticino, distinte in cagnone, lunghe 24 metri, larghe 4,76, generalmente munite di un casotto coperto, con portata di 34.000 Kg e immersione di m 0,78, borcielli pure lunghi 24 metri, ma larghi m. 4,56, capaci di 30.000 Kg. di carico con immersione di poco inferiore , poi cormane, più

piccole, barche corriere, capaci di 60 persone e piccole merci, cavrioli, normalmente usati per riportare a Milano, a Pavia o a Pontelagoscuro ) cavalli e garzoni che avevano trascinato contro corrente le barche col piccolo carico ascendente.

Va ricordato che il Ticino ed i navigli veniva percorsi anche da zattere di legname d'opera, condotte da vari navalestri zattere che sul Ticino erano dette "foderi" o "ceppate", mentre sul lago di Como e sull'Adda erano chiamate floss, con termine austriaco.

"Le barche che scendono il Ticino sono indispensabilmente munite di un timone a pala e lungo albero, onde superare in ogni istante e con poderoso braccio di leva la forza della corrente per governarle sui luoghi di maggior pericolo". Altri timoni minori, piazzati su diversi punti del bordo, venivano operati contemporaneamente da altri barcaioli. I barcaioli, del resto, erano sempre almeno quattro "nella critica discesa".

La veniva affidata a Sesto dal proprietario ad una guida detta "parone", normalmente di Castelletto Ticino ), ove esisteva appunto una "università" o "Corporazione", di tali paroni. Il parone guidava la barca lungo le rapide o "ramme", o "rabbie", del Ticino da Sesto a Tornavento, distinte ciascuna con un nome: il "Panperduto", ) ,la "Miorina",il "Legura", la "Lanca", la "Monga" "Cavalazza" l'"Asnino", il "Ramm".

In questo tratto (da Sesto a Tornavento) le barche, così guidate, "discendono in novanta minuti, a guisa di locomotive, con una spaventevole velocità".

Si lasciava sempre trascorrere un tempo determinato fra la partenza di una barca e la partenza della successiva, perchè non vi fosse pericolo che una barca raggiungesse la precedente, con rischi gravissimi. Inoltre, già dai tempi di Galeazzo Sforza, ci si preoccupava di "far fendere i sassi che sono di impedimento alla navigazione".

D'altro canto, nel caso di incidente e conseguente perdita della barca e mercanzia, la procedura era semplice: "il parone cui fonda o perisce una o più barche con il carico ne riporta dalla più vicina autorità locale un attestato comprovante l'avvenuto infortunio, in vista del quale è esonerato da qualunque indennizzo".

Superate le "rabbie", e giunta la barca sotto Tornavento, lasciando lo sperone a sinistra si imboccava la "Bocca di Pavia" ) da cui si proseguiva la navigazione del Ticino; lasciando invece lo sperone a destra, si imboccava il Naviglio. Qui il parone saltava a terra e tornava a piedi a Sesto Calende, mentre un secondo parone reggeva la barca sino al disotto di Robecco (dove l'acqua del Naviglio perde ogni velocità). Da Robecco un terzo parone la reggeva sino a Milano, dove veniva consegnata al "parone del fosso", che la conduceva in ripa al Naviglio interno, a S. Eustorgio, per riportarla poi vuota alla darsena dove l'aveva presa carica Il mercante affidava allora la barca ad un "fattore", dotato di cavalli e garzoni, perchè la riportasse a Tornavento, mentre egli stesso ritornava normalmente al lago per via di terra o con una barca corriere.

Il fattore combinava le "cobbie", cioè il treno di sei, otto barche, trainate da dieci-dodici cavalli, guidati ciascuno da un garzone, e, sotto la guida del fattore stesso e di un sottofattore o fattore di terra il traino risaliva sino a Tornavento. Di li cavalli e garzoni, "dopo breve riposo", tornavano a Milano o Pavia con un cavriolo.

I tempi impiegati nella navigazione variavano, ovviamente, con il variare del livello e della velocità dell'acqua del fiume. In caso di scarsità d'acqua si ricorreva alla "lèvia", cioè le barche veniva alleggerite; in occasione delle piene il traffico veniva sospeso.

E di piene il Ticino ne conobbe di straordinarie. Per citarne solo alcune, nel settembre del 1177, appena costruito il primo tratto del Naviglio (allora precipuamente inteso come canale

di irrigazione), "fuit diluviuon quo majus non fuit a diebus Noè"

Il Ticino cambiò letto e le opere di presa del Naviglio vennero distrutte con spese gravosissime per il ripristino.

Ancora nel 1585 una piena straordinaria rovinò, le opere di presidio, lasciando in asciutta tanto il Naviglio quanto la "Bocca di Pavia", da cui proseguiva la navigazione sul Ticino.

Sospese le comunicazioni, fermi i mulini, inariditi i canali di irrigazione, il magistrato delle acque dopo febbrili e diplomatiche trattative con una schiera di tecnici, dei quali ognuno proponeva una soluzione diversa, affidò all'ing. Meda la stesura di un progetto e l'immediata realizzazione dei lavori con cui si dette forma all'attuale incile del Naviglio, arricchito in questa occasione di molta acqua alzando la soglia della "Bocca di Pavia".

Ancora una terribile piena nel 1755 e poi quella memorabile del 1868 quando "il muggito del fiume e il crosciare delle frane che si staccavano dalle alte ripe udivasi sino a Somma. Chi visitò Sesto rammenterà con raccapriccio i lamenti che mandavano le crollanti case quelli che, ritrosi dapprima ad abbandonare la roba loro, deploravano troppo tardi di dover colla roba abbandonare anche la vita". Così la prosa del Melzi.

Riferendoci quindi ad "acqua mezzana", ecco i tempi medi di navigazione delle barche cosiddette di commercio. Da Sesto a Pavia si impiegavano da sette ore a una giornata, e cinque giorni da Pavia a Pontelagoscuro. Rimontando, da Pontelagoscuro a Pavia, con poco carico, da 20 a 25 giorni. Solo in viaggi felicissimi d'estate 18 giorni Da Pavia al lago Maggiore lungo il Ticino da venti a trenta giorni, con barche accoppiate vuote o con piccolo carico.

Per quanto riguarda invece la navigazione verso Milano: da Sesto a Tornavento si impiegavano novanta minuti (toccando sulle rapide le venti miglia all'ora), da Tornavento a Milano 8-9 ore.

Al ritorno, da Milano a Tornavento, prima della costruzione della strada alzaia lungo il Naviglio (1824-1844), si impiegavano quindici giorni con 25 cavalli e altrettanti garzoni per un convoglio di cinque sei barche. A seguito della costruzione dell'alzaia solo tre giorni e la metà dei cavalli.

Da Tornavento a Sesto, per sole 18 miglia, ma vincendo le rapide già ricordate, si impiegavano da una a due settimane dovendosi staccare le barche per farle avanzare ad una ad una, spesso portando parte dei cavalli sulla sponda opposta del fiume, per combinare in modo opportuno la trazione.

Ecco quindi che, dopo la costruzione dell'alzaia, considerando come su un tempo totale medio di navigazione per il viaggio Sesto-Milano-Sesto di meno di dodici giorni, oltre la metà venivano spesi per risalire le rapide da Tornavento a Sesto, sorse ad uno studioso di trasporti (ed il nome sarà una sorpresa per molti) l'idea di realizzare tra Tornavento e Sesto una ferrovia per il rimorchio delle barche per via terra.

Le barche estratte dall'acqua a Tornavento e poste su grandi carri di tipo ferroviario a 8 ruote sarebbero state trainate da cavalli su una via ferrata attraverso le brughiere e reimmesse in acqua a Sesto.

Il numero delle barche da trasportarsi annualmente sarebbe stato di 5.000 cagnone, 1.400 burchielli e 300 barche minori. Il numero dei cavalli previsto 100, e circa 100 gli uomini, il fatturato annuo previsto 364.000 lire austriache, oltre un miliardo e mezzo di lire attuali.

Ideatore dell'impresa, estensore del progetto iniziale e poi grande patrocinatore della realizzazione presso autorità e privati fu Carlo Cattaneo ), futura guida delle cinque giornate di Milano, che già si era occupato, e ancora si sarebbe occupato in futuro, di altri e più importanti progetti di ferrovie, miniere, irrigazioni, bonifiche, progetti quasi tutti votati a rapido fallimento.

Per dare forma al progetto della ferrovia delle barche Cattaneo costituì nel 1844 una società con un certo Frattini, suo intimo

amico e futuro compagno di barricate e con Francesco Besozzi, agente della contessa Belgioioso, nata Parravicino, dei grandi proprietari di Tornavento. In seguito si aggiunsero nuovi soci: Carlo Vismara di Vergiate ); Bigio Viganotti ), futuro sindaco di Sesto Calende e grosso proprietario di barche, e altri.

La società ebbe inizi difficili. Il Governo era incerto se concedere la patente di costruzione della "ferrata". Fu necessario far entrare per un sesto nella società (scrittura privata 27 maggio '47) il ginevrino Giacomo Mirabaud, banchiere internazionale, patron finanziario del ducato di Parma, che era persona idonea ad ottenere dalla Eccelsa Imperial Regia Cancelleria Aulica Riunita la sospirata concessione. Mirabaud partì, brigò, ottenne assicurazioni, presentando poi una nota spese per viaggi e mance di 13.500 lire austriache, diciamo una settantina di milioni.

Ma ormai era il '48; Cattaneo, uomo più di pensiero che d'azione, veniva trascinato forse suo malgrado a guida della sollevazione di Milano, fondava il Consiglio di Guerra, trattava da pari a pari con Radetzky.

Sono note le vicende a seguito delle quali a capo del Governo Provvisorio della Lombardia, istituito il 20 marzo, fu posto Casati anziché Cattaneo, che restò comunque l'anima del Governo stesso.

Ciò, che appare meno chiaro è come il 21 aprile del '48 a sole quattro settimane dalla sua istituzione, il Governo Provvisorio, con tutti i problemi che doveva affrontare, finanziari, di contenimento degli umori delle masse popolari, di rapporti col Piemonte, eccetera, abbia trovato il tempo per "vedere la domanda presentata per ottenere il permesso di costruire lungo il Ticino una strada privilegiata per il rimorchio delle barche", riconoscerne la pubblica utilità, e concederne il privilegio esclusivo, in data 29 aprile '48.

E' fondato il sospetto che Cattaneo, pure in quelle giornate roventi di passioni, di lotte intestine nel Governo, di prese di

posizione coraggiose, abbia spinto le cose nel senso a lui favorevole, e si oserebbe dire che alcuni concetti esposti nel decreto di concessione siano del Cattaneo stesso, che nella società aveva conferito 5.000 lire austriache, compenso dei suoi studi preliminari al riguardo.

E' certo comunque che il decreto del governo delle Cinque Giornate e molto più favorevole alla società concessionaria che non il decreto che sarebbe stato emanato, due anni più tardi, il 18 marzo 1850, decreto del restaurato Imperial Regio Governo, per il quale tra l' altro:

- a) la concessione non era più esclusiva,
- b) non veniva concesso l'esproprio dei terreni necessari alla via
- c) le tariffe del trasporto avrebbero dovuto essere sottoposte alla approvazione dell'Imperial Regio Governo prima dell'esercizio della ferrovia

Ecco comunque il testo del decreto Imperial Regio, lievemente abbreviato:

"Vista la domanda di Francesco Besozzi ) di costruire una strada a ruote ad uso di cavalli per il rimorchio delle barche che dal Po e dal Ticino risalgono al lago (omissis),

- art. 1) la concessione è impartita. La concessione non resterà peraltro a carattere di privilegio esclusivo;
- art. 2) la larghezza della strada non sarà inferiore a 7 metri, di cui metri 3, destinati a sopportare le rotaie, saranno inghiaati, e due metri per parte ne costituiranno il ciglio, in forma di banchine;
- art. 3) esta cura del Besozzi di intendersi coi proprietari dei fondi, avendo egli rinunciato al diritto di espropriazione, che non potrebbe per altro essergli accordato;
- art. 4) dovrà l'imprenditore Besozzi presentare all'Imperial Regia Direzione Lombarda per le Pubbliche Costruzioni per l'opportuna approvazione il progetto esecutivo della strada, con tutti i dettagli specialmente per ciò che si riferisce alle curve, alle opere di sicurezza, come pure alle opere di ponti,

viadotti, tombini, etc. e dovrà sottoporsi ad ogni prescrizione che gli sia fatta da essa Direzione Lombarda delle Pubbliche Costruzioni, salvo ricorso in caso di discrepanza alla Imperial Regia Direzione Superiore delle Pubbliche Costruzioni in Verona".

Negli articoli successivi veniva poi prescritto il tempo di realizzazione (tre anni dalla data di concessione), le norme del collaudo, l'obbligo di esporre la tabella dei noli, l'impegno che lo Stato, ove si fosse servito della ferrovia per scopi civili o militari, lo avrebbe fatto pagando l'ordinaria tariffa e infine la prescrizione che le tariffe, prima dell'esercizio del trasporto, avrebbero dovuto essere sottoposte per approvazione all'Imperial Regio Governo.

Cattaneo era ormai da due anni rifugiato a Castagnola, presso Lugano, ove viveva in una casa modestissima, sempre occupandosi di progetti grandiosi. Il 9 agosto del '48, prima di lasciare Milano che si arrendeva in quel giorno stesso a Radetzky, aveva intestato con rogito del notaio Guenzati le sue azioni della società alla moglie, inglese, per evitare una possibile confisca.

Il decreto di concessione e la sospirata trasformazione della società in anonima lo spinsero a una nuova frenetica attività epistolare per trovare finanziatori alla società, cui occorrevano oltre 1.500.000 lire austriache (oltre 7 miliardi attuali).

Cattaneo si adoperò a Londra presso banchieri suoi amici (Devaux), a Parigi presso Enrico Cernuschi, suo compagno di barricate durante le cinque giornate, ora banchiere in Francia, presso il barone de Bruck ed il sig. Czornig, personalità già legate all'Austria, e presso vari banchieri milanesi. Trattative in gran parte abortite in ragione del cattivo carattere del Cattaneo.

Nelle sue lettere chiamava la ferrovia delle barche "tram road", mentre più tardi, una volta realizzata, la via assunse il nome di ipposidra.

E a Sesto ne resta traccia nel nome di una strada.

Per trovare sottoscrittori non si trascurò di ricordare le pene dei cavalli addetti a trascinare le barche contro la corrente delle rapide: "E in un tempo come il presente, in cui si fanno sforzi dalle nazioni più colte per ottenere l'abolizione del commercio degli schiavi, è ben da desiderarsi che lo stesso sentimento di umanità si risvegli anche in favore dei cavalli ossia di queste povere bestie che non meritano al certo di essere così barbaramente e crudelmente trattate coll'assoggettarle a continue battiture e farle morire di spasimi, fino all'ultimo sospiro nell'attiraglio di barche contro le correnti più forti".

E altrove: "Molto guadagnerebbe l'umanità nel sollevare una quantità di persone dal faticoso rimorchio delle barche in Ticino, che le abbrutisce, e di sollevare dalle penosissime fatiche tanti cavalli che, travagliando contro la forza delle correnti di un fiume in un letto sassoso, per ghiacci e per dirupi sempre esposti alle intemperie ammalorano (sic) e si consumano in due anni e poco più di sforzi".

Finalmente il 16 aprile 1856 i banchieri Mondolfo, Brambilla, Turati, Ponti, Bellinzaghi, in poche ore sottoscrissero buona parte del capitale della società (esattamente 600.000 lire), emettendo per il resto un mutuo. L'elenco definitivo degli azionisti comprende comunque ben 84 nomi di nobili e borghesi, in parte milanesi, in parte delle zone interessate, soprattutto di Sesto.

Il preventivo di spesa venne indicato in 1.680.856 lire austriache, delle quali 785.359 per le operazioni di movimento di terra, fabbricati, opere d'arte; per i binari, del peso complessivo di 7.500 quintali, L. 348.750, ovvero l'enorme cifra di circa 2.500 lire attuali al Kg. Le rotaie pesavano circa Kg 20 al metro e costavano 10 austriache lire al metro. Erano più pesanti di quelle delle ferrovie francesi, ed eguali a quelle della ferrovia da Vienna alla Bosnia.

Per i 100 cavalli previste L. 50.000, cioè per ogni cavallo quanto guadagnava un uomo in due anni, e per, i pesantissimi carri (28 a 8 ruote e 6 a 4 ruote), spesa prevista 87.000 lire austriache.

All'atto pratico si risparmiarono sul previsto ben 199.431 lire, ciò che ha oggi dell'incredibile .

Il giorno 9 Febbraio '58 si era eseguito a Tornavento il primo esperimento pratico di attiraglio dei carri, su un breve tratto orizzontale e poi su una livelletta del 2% .

" Vano il pensiero che in quell'esperimento si fossero impiegati i cavalli migliori, che lo sforzo esercitato in piccola scala non si abbia a conseguire per tutto il tramite della ferrata, e che la barca di prova non fosse una delle più pesanti di quella specie:

fummo noi stessi spettatori, e possiamo tranquillarci, che il desiderio di trovar bene non ci abbia ingannati, massime che il risultato ha corrisposto ancora più che non fossero le nostre aspettative: contro quel vano pensiero abbiamo anzi il dolce conforto di contrapporre l'osservazione che in quell'esperimento fu adoperato il doppio carro modello di Londra, del peso maggiore di alcune tonnellate dei carri attualmente adottati e che, nonostante, fummo noi stessi ad impedire che i cavalli corressero al trotto"

La ferrovia iniziava sotto Tornavento da una darsena di pianta rettangolare e dimensioni dell'ordine di 100 metri per 40, collegata direttamente al Naviglio Grande. Sul fianco della darsena, un fabbricato lungo e stretto, con la scritta "Stazione di Tornavento della Ferrovia delle Barche", (D3508) alloggiava quaranta cavalli addetti all'attiraglio nella prima tratta della ferrovia; altri quaranta erano alloggiati alla stazione di Strona

), sotto Somma Lombardo, in un grande fabbricato detto oggi dei "lavandai", ma che sulle carte militari al 25.000 è tuttora indicato come "Stazione delle barche".

Alla darsena di Tornavento le barche venivano fissate; ancora in acqua ai carri ferroviari, che avevano scartamento di oltre due metri. All'operazione erano addetti due uomini e un "capouomo".

Un impiegato registrava il trasporto e staccava la bolletta, i cavalli puntavano contro il pettorale, e il lungo carro col suo lungo carico, i "fantini", i barcaioi, iniziavano il viaggio di oltre 17 chilometri (per la precisione 17.697 metri) verso Sesto Calende.

Viaggio sereno e silente, possiamo immaginare, ritmato solo dal passo dei cavalli e dalle voci del bosco, diverse ad ogni stagione, il canto degli uccelli il frinire delle cicale o il silenzio della neve.

E forse la voce dei navalestri, seduti sulle mercanzie, a cantare la canzone della bella che a quindici anni faceva l'amore, o la filastrocca dell'"Ara bell'Ara discesa Cornara", legata in qualche modo al loro navigare, perchè la bella Arabella Cornaro era stata impiccata dal marito, il conte Marino, quello di palazzo Marino, esattore generale dell'imposta del sale per tutto il Ducato, proprio nel giardino della loro villa di Gaggiano, affacciata al Naviglio.

Conosciamo le caratteristiche dei terreni attraversati dal lento convoglio: quanto aratorio di prima, di seconda, di terza squadra, quanta brughiera, brughiera boscata, bosco ceduo, terreno vitato, castanile, foglia di gelso: all'archivio di Somma una relazione dell'Ing. Carlo Vismara ) elenca e valuta tutto, purtroppo con calligrafia minutissima. ) Quanta vite sulle costiere oggi incolte! Quante querce abbattute!

Dalla darsena di partenza , inclinata come ad invito rispetto all'argine del Naviglio, la via ferrata si dirigeva alla costiera, e, raggiuntala, iniziava a salirla lentamente sino ad intersecare la vecchia via da Milano al porto di Oleggio, vegliata dalla mole della Regia Ricevitoria ).

Di questa via che scendeva al porto di Oleggio con tre lunghi tornanti, resta il tratto iniziale: il primo tornante è stato alterato dallo scavo del Villorosi, e sostituito, per così dire, da

uno stretto ponte sul canale. Il secondo tornante, abbandonato, si scorge ancora, marcato da un bel paracarro di granito rosa ).

Scendendo da questo tornante per l'antica via, oggi erbosa, dopo quasi 150 metri si è nel punto ove la ferrovia delle barche incrociava la strada (D-xxxx), e, guardando a sinistra, se ne scorge la traccia.

Da quel punto, a causa della terra scaricata sulla costiera durante lo scavo del Villoresi, e a causa dei lavori di scavo del canale industriale, sparisce ogni traccia così della vecchia via (che proseguiva nella stessa direzione per altri 100 metri circa sino al terzo tornante), come della ferrovia delle barche, che proseguiva la sua lenta ascesa.

Più avanti la traccia si ritrova, per un tratto di pochi metri, se si scende la strada che porta ai Molinelli ), e, 60 metri prima del ponte sul Villoresi, si guarda a sinistra. Qualche centinaio di metri più avanti, scendendo la costiera dalla pista di cemento che parte dalle rovine della cascina Belvedere ), si trova presto un tratto ben conservato della ferrovia.

Un muraglione di sassi reggeva, qui come altrove, la ripida costiera soprastante, e si deve dire che questi poveri sassi di fiume, poco o nulla incementati, hanno retto discretamente bene al tempo e alle piogge; peggior danno hanno fatto i tedeschi, durante l'ultima guerra, facendo scavare trincee proprio su questo tratto del tracciato della ferrovia. Ai lati della via si notano ancora per lunghi tratti i fossetti di scolo dell'acqua piovana, in sassi non cementati. )

Giunta al piano alto, in località Fugazze ) oppure detta Cascina Borletti, la via piegava un poco ad oriente, sino ad intersecare la strada da Somma a Turbigo, (detta allora "Comunale del Barchetto", in corrispondenza della strada che oggi porta a Ferno. La ferrata affiancava poi la "comunale del Barchetto", scostandosene solo poco dopo l'attuale strada che porta alla Malpensa, per seguire il profilo della costiera.

A Somma, sotto S. Rocco ), la ferrovia delle barche passava su di un ponte, le cui spalle sono ancora perfettamente visibili, scavalcando un po' in diagonale la provinciale della Malpensa, e doveva essere straordinario, dalla strada in lieve salita, veder passare contro il cielo un così singolare equipaggio.

Dal piano di Somma, dove un piccolo fabbricato presso l'attuale via Villoresi ) fungeva da ricovero per i cavalli in attesa dello scambio, le barche scendevano, "mediante taglio ardito", alla valle della Strona. La via esiste ancora, in discreto stato, protetta da un grande muraglione ). Purtroppo pochi anni or sono la "Snam", ha pensato di utilizzare questa via per interrarvi un metanodotto, sconvolgendone il fondo.

I carri scendevano la costa senza cavalli, frenando.

Quattro frenatori di scorta stavano alla stazioncina ) di via Villoresi.

Al termine della costa trovavano il ponte sulla Strona ), altissimo, costruito con una spesa di 60.000 lire (300 milioni attuali); cifra esigua per l'importanza dell'opera, tuttora in esercizio, essendo stato poi il ponte acquistato dal Comune di Somma dal fallimento della Società, come diremo.

Superato il ponte sulla Strona, il carro e la barca viaggiavano su di un lungo terrapieno, con tre ponti tuttora visibili, e poi in piano sino poco oltre la strada Golasecca-Sesona, dove, in località Groppetti (detta Gruppina), trovavano una ripida discesa: 12,50% di pendenza ). Qui il carro veniva agganciato ad un cavo di 850 metri che, mentre il carro con la barca scendeva frenando, trascinava verso l'alto, su un binario parallelo, un carro vuoto. Il carro di ritorno, pur senza barca, costituiva un contrappeso di molte tonnellate. Costo del cavo: 4.140 lire austriache, ovvero oltre 20 milioni. Si considerava nel conto previsionale, di doverlo sostituire in cavo a cinque anni, e di ricavare dalla vendita del cavo usato la metà del valore iniziale.

Alla fine della discesa, a poche decine di metri dalla zona ) dove è stata realizzata ultimamente la galleria artificiale della nuova autostrada per Gattico, in corrispondenza di una profonda

valletta, si trovava un altro ponte importante ), largo perchè a doppio binario e pure molto alto. Ma l'appoggio delle spalle al terreno dovette essere infelice e il ponte crollò attorno al 1900; le pietre squadrate precipitate nella valletta sono state asportate, o inghiottite dalla vegetazione.

Poco oltre un ponte sovrappassa la trincea ) in cui correva, si fa per dire, la ferrovia, e prima e dopo il ponte, tre paracarri di granito ) della Società, marcati con bella impronta S.F., Società della Ferrata, spiccano nel brugo. poi la traccia sparisce ). La via scendeva verso il fiume per la via detta oggi "via vecchia" , e giungeva il località "Mulini" ), dove il rio Oneda ) da sempre aveva mosso appunto dei mulini ), ed operava anche una segheria ), donde il nome di "Mulino della Resica".

Qui i carri con le barche arrivavano su terrapieno ), a 20 metri di altezza dal pelo dell'acqua, e vi venivano calate con una piattaforma-ascensore munita di contrappesi, mossa da una ruota ad acqua. Opera per quel tempo gigantesca: la piattaforma mobile era lunga trenta metri, i muraglioni di sostegno larghi oltre un metro e cinquanta.

Scese nell'acqua tranquilla del bacino ) e del largo fiume le barche venivano rimorchiate alla piarda di Sesto, sempre a cura e con cavalli della Società. Agli studi iniziali di Cattaneo seguì il progetto completo, e molto diverso, dell'ing. Bermani, modificato poi dall'ing. De Simoni.

Durante la realizzazione dell'opera sorsero roventi polemiche tra i tecnici ed il consiglio della Società, con dimissioni, libelli e contro libelli. Purtroppo alle beghe interne fece da contrappunto una serie di questioni con i proprietari dei terreni attraversati, cui ancora molti anni dopo la realizzazione dell'opera non erano stati pagati i fondi e neppure e le imposte sui fondi occupati. Spulciando tra le proteste presentate alle amministrazioni dei comuni interessati, tutte scritte con bella calligrafia e stile, e firmate invece con poco più che una croce: leggiamo ad esempio:

"Già da 8 anni i sottoscritti ebbero a prestare alla Società il terreno necessario alla costruzione. Intrapresa e ultimata la strada da alcuni anni, e non prestandosi la Società al pagamento delle imposte ne del reale valore integrale del fondo, obbliga i sottoscritti ad interporre gli uffici della Deputazione la quale, sebbene avesse ricorso in varie occasioni al Governo, non ebbe miglior esito.

Senonchè in occasione dell'anno 1858 (7 agosto), la Commissione Governativa incaricata del collaudo della strada per indifferente l'apertura si è trovata nella sua visita alla stazione di Strona.

La citata Deputazione avendo caldamente raccomandato il pagamento dei fondi occupati, fu la sua domanda presa in considerazione da quella rispettabile Commissione e sul relativo protocollo la Commissione medesima ebbe, fra gli altri obblighi, ad imporre all'Amministrazione delle Società che dovesse essa presentare al Governo le dichiarazioni delle Deputazioni dei comuni interessati, egualmente fossero stati indennizzati i proprietari dei fondi occupati, sospendendo frattanto il Governo di emettere il necessario permesso di apertura dell'esercizio della Ferrata.

Ma, l'Amministrazione invece di adempiere alle ingiunte prescrizioni ha creduto fin qui di ghermirsi (sic) praticando senza permesso l'esercizio della strada.

Meglio che non alle vie di fatto di cui si crederebbero i sottoscritti in diritto, amando evitare alla Società le dannose conseguenze, trovano di addormandare da codesta lodevole Giunta comunale e Sindaco che sia fatto immediatamente cessare l'esercizio della ferrata che, in mancanza del governativo permesso, rimane totalmente abusivo".

Ed ecco dopo poco l'ingiunzione del Comune a sospendere l'esercizio abusivo entro tre giorni. Il comando della Guardia Nazionale fu incaricato di vegliare e impedire ogni successiva contravvenzione, cioè l'esercizio.

Non tutti i torti erano però dalla parte della Società:

delle 31.129 lire occorrenti per acquisto di terreni nel comune di Somma restavano da pagare, nel '60, solo lire 1 760,67 come risulta da una lettera del consiglio di Amministrazione, firmata Turati, Allemanini, Brambilla.

Tanto interessato clamore fu comunque, come spesso, è inutile: la Società era votata a rapida fine.

L'inizio dell'esercizio si situa nel 1858. I conti economici erano basati su una previsione di trasporto di 18 barche al giorno, corrispondente alla totalità del traffico fluviale. Invece il misoneismo dei mercanti e l'opposizione dei barcaiooli, abituati al viaggio su per le rapide, fece sì che se ne trasportassero solo 8 giornaliere. Pare inoltre che le barche, mancando la spinta esterna dell'acqua, si danneggiassero nel trasporto, o fu una voce sparsa ad arte, e raccolta.

Quello che più conta, nel '65 vennero attivate le Ferrovie Arona-Novara e Sesto-Milano, che sottrassero gran parte del carico alla navigazione fluviale. Il primo ponte ferroviario di Sesto fu posto in esercizio nel '68: era un ponte in legno, riservato solo alla ferrovia, coperto come il ponte pedonale di Lucerna. Ne restano poche fotografie.

Nel '65 stesso, dopo soli sette anni di esercizio la Società per la ferrata fallì.

Liquidati i 100 uomini e 100 cavalli, le rotaie e i dadi di vivo su cui poggiavano furono rilevate dalle Ferrovie dello Stato. La darsena di Tornavento, acquistata dal conte Parravicino, riempita di terra ) e ritrasformata in prato, oggi, dopo una pioggia importante, marca il perimetro antico, essendo il terreno rimesso più permeabile del circostante. ) Nel lungo fabbricato della stazione ), pure acquistato dal conte Parravicino, fu impiantata una tessitura di cotone ), mossa da una ruota ad acqua sulla Gora Molinara ), appositamente deviata. Poco dopo nello stabilimento lavorava una non piccola colonia di operai

Della linea in salita dal piano del fiume, sotto Tornavento, sino al piano della Malpensa ), rimangono, come già detto, solo pochi tratti riconoscibili; un lungo tratto è stato coperto dalla terra scavata per realizzare il canale Villoresi ), mentre più avanti un altro tratto della costiera è stato asportato da una cava di ghiaia ).

Oltre ai ponti ed ai terrapieni in brughiera, resta la discesa sulla costa della Strona e, unico cimelio veramente importante, il ponte sulla Strona di cui abbiamo già detto, acquistato dal Comune di Somma il 29 giugno del 1872, quando la Giunta unanime votò per alzata e seduta (evidentemente tutti si alzarono), doversi acquistare il ponte per lire 5.000, considerato che era costato 60.000 lire e che il vetusto ponte preesistente a fianco ), su cui passava l'antica via Ducale per il Sempione, era poco più che una passerella in pietra, capace di solo traffico pedonale, mentre i carri e le carrozze da sempre passavano a guado.

Della stazione di Sesto col suo immenso pianale ascensore non resta nulla. Sino a quarant'anni or sono l'osteria della stazione ), già ristoro dei navalestri, serviva ancora minestra e perfido vino ai cacciatori.

Sino, a pochi anni or sono una buona parte dei ruderi dell'ascensore era ancora in piedi e nel bacino si pescavano, fatto curioso, dei pesci rossi. Oggi i muraglioni sono inglobati in una casa ), ma ancora visibili.

Di tanto lavoro non resta quindi quasi nulla. Se è vero che il tracciato resterà sempre individuabile, rifacendosi alle belle tavole del Cessato Catasto che si possono consultare all'Archivio Storico di Varese ), i cimeli residui, le massicciate, i terrapieni i ponti, i bei "termini" di granito, sono destinati a sparire.

Dimenticate le speranze e le polemiche che ne hanno accompagnato e seguito la nascita, dimenticato voro, immenso e inutile, il termine stesso "ferrovia delle barche" è destinato a completo oblio.

## La strada delle barche da Sesto Calende a Tornavento

L'utilizzo delle vie d'acqua per il trasporto delle merci in Lombardia era praticato da svariati secoli e la realizzazione di opere idrauliche, di canali, di sistemi di irrigazione trovava in Lombardia un ottimo campo di applicazioni. I commerci tra il Lago Maggiore e Milano, tra il Lago Maggiore e Pavia per giungere all'Adriatico, agli inizi del 1800, aveva raggiunto livelli elevatissimi e l'idea di collegare i laghi lombardi, vicino al nord Europa, con il mare era già una realtà concretizzata con l'apertura del nuovo Naviglio Pavese nel 1819. I vantaggi che derivavano dal trasporto su acqua erano: la via d'acqua era molto più sicura delle strade infestate dai briganti e i tempi di percorrenza erano di molto ridotti rispetto a quelli su strada.

Nella schematizzazione sottoriportata, vengono evidenziate le vie d'acqua esistenti ed utilizzate all'inizio dell'800.

Come si può leggere nella tabella sottoriportata, il tempo più elevato rimaneva quello da Tornavento a Sesto Calende e l'idea di sperimentare e realizzare un percorso alternativo fu la forza per la realizzazione dell'IPPOSIDRA o LA STRADA DELLE BARCHE, che, seppur per la sua vita molto breve e travagliata, non deve essere dimenticata, ma piuttosto investigata e capita, e questo è lo scopo della presente ricerca.

Nell'anno 1844, dopo la realizzazione della strada Alzaia del Naviglio Grande, i tempi di risalita e di discesa nei vari tratti erano i seguenti:

Tratto da percorrere KM.		in discesa	in salita
Sesto Calende - Tornavento	1,5 ore	7-14 giorni	23,20

Tornavento-Milano via Naviglio Grande	8-9 ore	3	giorni
	49,84		
Tornavento-Pavia via Ticino	6-9 ore	11-13 giorni	69,3
Sesto Calende-Pavia via Ticino	7-10 ore	20-25 giorni	69,32
Pavia-Pontelagoscuro	5 giorni	20-25 giorni	364,66

Il tratto di risalita del Naviglio Grande da Milano a Tornavento, prima della realizzazione della strada Alzaia, veniva percorso in 15 giorni, con l'utilizzo di 25 cavalli da traino, 25 garzoni per 5-6 barche.

Questa situazione risultava essere molto onerosa per il trasporto delle merci e le tariffe imposte dai barcaioi non erano soggette a nessun controllo governativo. Così molti uomini di scienza si interessarono al problema, con lo scopo di accelerare i tempi di trasporto, incrementando così il commercio tra nord e sud.

Nel 1821 l'ing. Bruschetti, nel suo libro "ISTORIA DEI PROGETTI E DELLE OPERE PER LA NAVIGAZIONE INTERNA NEL MILANESE" aveva raccolto una serie di dati circa i tempi di percorrenza, la quantità di merci movimentate, le distanze dei vari tratti di canali navigabili e dei fiumi lombardi, che potevano essere utilizzati per le nuove realizzazioni che si intendevano eseguire.

Analizzando questi dati, il Governo Austriaco aveva deciso la costruzione della strada Alzaia del Naviglio Grande da Milano a Tornavento, strada iniziata nel 1824 e ultimata nel 1844, con una grandissima riduzione dei tempi di risalita delle barche a pieno carico, come riportato nella tabella soprastante.

Il problema più rilevante rimaneva il tratto di Ticino da Tornavento a Sesto Calende per le barche in risalita, in quanto il tratto del fiume risultava avere elevate pendenze e vi erano molte rapide che rendevano difficoltosa la risalita; inoltre si doveva procedere da una sponda all'altra, traghettando

continuamente e sostituendo i cavalli, stremati per lo sforzo a cui erano sottoposti.

All'epoca, il tratto del Ticino da Tornavento a Sesto non era regolato da nessun sbarramento artificiale (infatti tutte le opere idrauliche che ora possiamo osservare, sono state realizzate alcune verso la fine dell'800 e altre nel 1900) e l'alveo del fiume era allo stato naturale come la natura lo aveva modellato.

L'idea di realizzare una strada ferrata, sull'idea del tram a cavalli, fu ipotizzata da Carlo Cattaneo, ) il quale, nei suoi scritti economici "NOTIZIE NATURALI E CIVILI SU LA LOMBARDIA" (1835), in cui veniva ampiamente dato rilievo all'uso dei canali lombardi sia per l'agricoltura che per la navigazione interna, accennava al problema del tratto superiore del Ticino,. Cattaneo sosteneva che le scienze, indirizzate al bene comune, rappresentavano un potere liberatorio concreto, che modifica la realta', esprime le esigenze dell'incivilimento e si identifica nel progresso dell'intera civiltà'. In questa persuasione rientrava la celebrazione della feconda scienza sperimentale come strumento per la crescita' di prosperita' e di cultura sociale.

Così nel 1844 venne costituita una Società per il progetto della ferrovia delle barche, di cui Cattaneo era socio insieme ad altri amici, quale Francesco Besozzi, agente della contessa Belgioioso, nata Parravicino, proprietaria terriera di quel di Tornavento; Carlo Vismara, ingegnere, direttore poi della ferrovia stessa e amministratore; Bigio Viganotti, futuro sindaco di Sesto e proprietario di molte barche in Sesto.

L'idea da realizzare era quella di caricare le barche sui carri ferroviari a 4 assi, che, trascinati da cavalli, dovevano risalire la dorsale sotto Tornavento, per giungere sul pianoro della Malpensa; da qui verso Somma Lombardo, attraversare il fiume Strona e arrivare a Sesto Calende, impiegando poche ore, rispetto ai giorni necessari per effettuare lo stesso tragitto lungo il fiume. (nel profili altimetrico allegato e' stato

ricostruito in percorso della ferrovia con le relative distanze approssimative).

Gia' dell'argomento si e' interessato in modo diffuso ) Gian Domenico Oltrona Visconti in Rassegna d'Arte Gallaratese del settembre 1951 con un articolo intitolato " Il rimorchio delle barche sul Naviglio Grande e un importante esperimento del secolo scorso" e un secondo articolo, sempre sulla stessa rivista, intitolato ) " Il decreto di concessione della "IPPOSIDRA"" nel 1956, articoli utilizzati come base di ricerca.. Ultimamente l'argomento e' stato trattato da Guido Candiani in un dettagliato articolo nel libro " Il Ticino, strutture, storia e società nel territorio di Oleggio e Lonate Pozzolo" 1989, oltre a Guido Orsini in Rassegna d'Arte Gallaratese nel 1937.

Il primo studio del progetto fu affidato all'Ing. Bermani ed il tracciato della ferrovia partiva a nord dell'attuale ponte di Oleggio, a lato della cascina del Gaggio, per risalire la dorsale di Somma. Di questo progetto e dei successivi non si trovano tracce; potrebbe essere in qualche biblioteca privata, ma nessuno di tutti coloro che si sono interessati a tale opera ha mai potuto consultarli.

Della spesa relativa al progetto originale non si conosce nulla, così pure del tracciato che poteva differire molto da quello che fu poi realizzato; solo si conosce la data del Decreto del Governo Provvisorio della Lombardia, 29 aprile 1848, in cui veniva riconosciuta la pubblica utilità dell'opera. Tale decreto dava la possibilità alla Società di espropriare i terreni necessari per la realizzazione, non imponeva nessun controllo da parte del Governo sulla definizione delle tariffe, fissava il diritto di concessione in 50 anni, fissava la realizzazione dell'opera in tre anni dalla data del Decreto stesso.

La prima parte del decreto cita: ... Il governo provvisorio della Lombardia permette all'imprenditore Francesco Besozzi di formare tra Tornavento e Sesto Calende, lungo il Ticino, una strada a semplici e doppie rotaie di legno o di ferro, la quale

sara' unica ed esclusivamente privilegiata pel rimorchio delle barche..." Questo Decreto fu sostenuto ed appoggiato dal Cattaneo in seno al Governo Provvisorio, di cui faceva parte, dopo i moti delle 5 giornate di Milano, del marzo 1848.

Questo decreto segno' la data di nascita della ferrovia delle barche.

I fatti storici non furono favorevoli a questa iniziativa, dato che il Governo provvisorio della Lombardia decadde, sostituito dall'Imperial Regio Governo Austriaco che modifico' il precedente Decreto, sostituendolo con un successivo in data 18 marzo 1850.

Il nuovo decreto modificava nella parte economica l'impostazione originaria, in quanto non veniva riconosciuto l'esproprio dei terreni necessari per la realizzazione dell'opera, le tariffe dovevano essere sottoposte al Controllo Governativo e la Concessione non era piu' in esclusiva alla Societa'. In questo decreto comparivano per la prima volta i dati riferentesi alla costruzione della ferrovia: infatti all'articolo 2 venne fissata la larghezza della sede ferroviaria, non inferiore ai 7 metri, di cui tre metri destinati a supportare le rotaie; la realizzazione veniva fissata in tre anni dalla data del Decreto stesso. Alla data del Decreto, il Regio Governo Austriaco aveva gia' sviluppato un piano ferroviario, per cui tale ferrovia secondaria non risultava essere interessante, specialmente per gli sviluppi futuri.

Si erano cosi' modificate sostanzialmente le condizioni economiche originarie, in quanto gli oneri, che la Societa' avrebbe dovuto sostenere per l'acquisto dei terreni necessari, non erano stati considerati. Questo fatto ha messo in crisi la Societa', la quale aveva necessita' di trovare altri soci per aumentare il capitale originario non piu' sufficiente. Solo nel 1856 la Societa' trovo' i mezzi finanziari per iniziare i lavori della ferrovia e in questa travagliata vicenda non risulta essere chiaro come l'Imperial regio Governo abbia lasciato decadere piu' volte l'imposizione dettata dal Decreto del 1850, Cattaneo, nelle richieste fatte a banchieri italiani, aveva chiamato la Societa' delle barche "IPPOSIDRA",

mentre nelle richieste a banchieri stranieri, "TRAM ROAD", forse piu' realistica ed al passo con i tempi.

Il preventivo di spesa per la realizzazione della ferrovia venne indicato in 1.680.856 lire austriache (circa otto miliardi attuali) e veniva dato un minuziosissimo dettaglio per ogni voce di spesa. Da questo preventivo e' possibile fare alcune considerazioni su come si sarebbe svolta l'attivita' della ferrovia e della sua organizzazione. Infatti si prevedeva di acquistare 100 cavalli, 28 carri a 4 assali (8 ruote) e 6 carri a 2 assali. Le opere civili previste erano:

- a) la stazione di Tornavento: le rotaie, poste su un piano inclinato, entravano direttamente nell'alveo del naviglio (e non piu' nel Ticino), in modo da facilitare il carico delle barche sui carri.
- b) il casello di Somma Lombardo: forse con doppio binario per attesa;
- c) la stazione di Strona: per il cambio dei cavalli;
- d) la stazione di Sesto, con relativa piattaforma per la reimmissione delle barche in Ticino.

Oltre a queste opere, per il tracciato ferroviario si erano previsti ponti, terrapieni, trincee per ridurre al minimo le pendenze e per creare una via la piu' regolare possibile, per eliminare gli sforzi ai cavalli. Nel tracciato della ferrovia in localita' cascina Gropetti, per portare i carri verso Sesto si realizzo' un tratto a doppio binario su un piano inclinato, circa 10% in modo che il carro fenato in discesa, sollevava, tramite fune, un carro vuoto in salita, che faceva da contrappesa: idea molto macchinosa, ma che permetteva di ridurre di qualche chilometro il percorso della ferrovia, se realizzato verso l'abitato di Vergiate. Il percorso della ferrovia e' riportato nel libro di "STORIA DI SOMMA LOMBARDO" del Melzi (1880), che qui si riproduce.

Cosi' pure il sistema di piattaforma mobile, che superava il dislivello di 20 metri tra il punto di arrivo a Sesto e il livello del Ticino, poteva essere eliminato con un approdo molto piu' a nord, verso il lago. Risulta difficile dare delle spiegazioni a queste

due strutture, che potevano essere eliminate con un tracciato modificato rispetto a quello realizzato, addentrandosi di qualche chilometro il percorso. I progettisti avevano considerato tale ipotesi, ma e' possibile credere che i costi necessari per gli espropri dei terreni, i tempi lunghi, l'aumentata lunghezza del percorso o vincoli posti dalle autorità abbiano costretto a tale scelta.

Il progetto che accompagnava il preventivo economico, deve avere sollevato delle perplessità a qualche Socio della Società, perché in data 9 febbraio 1858, si era eseguito a Tornavento un esperimento pratico di tiro di carri su una rotaia con pendenza del 2% (20 per mille), per dimostrare che la ferrovia, seppure per lunghi tratti in salita, poteva soddisfare lo scopo a cui si mirava.

La potenza necessaria per trascinare su rotaia un carro ad 8 ruote, con una tara di circa 10 ton. e un peso lordo (barche maggiori) di 34 ton., per un totale di 44 ton. e' di circa 9 HP, pari alla potenza di 8-9 cavalli che si muovono con una velocità media di 4 Km/ora, per otto ore consecutive di lavoro, su pendenze massime del 15 per mille. (Albenga-Perucca "Dizionario tecnico Industriale", 1937; Colombo "Manuale dell'Ingegnere" ed. 60°; Vignoli Vittorio "Trasporti Meccanici", Vol. I, 1970.)

Questo dato conferma in parte ciò che e' contenuto nella relazione dell'Ing. C. Vismara "STRADA FERRATA DELLE BARCHE DA TORNAVENTO A SESTO CALENDE ED IL SUO AVVENIRE" nel 1859, dove viene descritta l'organizzazione che si andava a definire.

Il Vismara, nella relazione al Consiglio di Amministrazione della Società, il 14 marzo 1858, ipotizzava di avere 36 cavalli alla stazione di Tornavento, 36 cavalli alla Stazione di Strona e 12 cavalli alla stazione di Sesto e questo avrebbe permesso, secondo i dati sopraccitati, di ripartire con una carovana, formata da 4 carri trainati da nove cavalli cadauno, da Tornavento e dopo circa 4 ore, giungere alla cascina Groppetti, pronti per essere staccati e fatti scendere verso

sesto. Verosimilmente alla stazione di Strona erano pronti i carri vuoti e i cavalli freschi per ritornare, in circa due ore, nuovamente a Tornavento. Il tratto cascina Groppetti-Sesto, circa 2 chilometri, poteva essere compiuto in 4 ore, andata e ritorno, perché tale era il tempo necessario per ripartire da Tornavento con altri 4 carri pieni e giungere al piano inclinato. Questa e' un'ipotesi di come sarebbe stata gestita la ferrovia con gli elementi e le informazioni disponibili.

Il Vismara aveva quantificato il numero delle barche trasportabili al giorno, per le tre tipologie che navigavano lungo il naviglio Grande, e, precisamente, 18 barche grandi o cagnone, 5 battelli o burchielli e una barca piccola, per un totale giornaliero di 24. Su questi dati aveva fissato le tariffe per il trasporto, dimostrando che la Società avrebbe ottenuto un utile, al netto degli oneri sul capitale sociale, ammontante a 71.856,80 lire a fronte di un ricavo di 364.800 lire!!!.

Raffrontando ciò che dichiara il Vismara (24 viaggi al giorno con 84 cavalli) con il computo dei tempi necessari per il tragitto soprariportato, andata e ritorno, si possono ragionevolmente fare 3 ipotesi:

- a) era intendimento aumentare il numero totale dei cavalli in modo da soddisfare i 24 viaggi al giorno, ma i costi aggiuntivi non compaiono nella relazione.
- b) era intendimento raddoppiare la linea ferroviaria, in quanto, quando i carri con barca erano in risalita da Tornavento a Sesto, in quel tratto di ferrovia non potevano transitare i carri vuoti in discesa, ma dei relativi costi non si fa cenno nella relazione.
- c) Il Vismara ha redatto la relazione il 14 marzo 1858 su ipotesi e stime mai verificate ( il collaudo della ferrovia avvenni il 7 agosto 1858), e forse per dimostrare, visto che i lavori erano in fase di ultimazione, che i soci avevano ben investito i loro capitali.

Questa realizzazione ebbe una breve vita, perché dopo 7 anni di attività e precisamente nel 1865, la Società venne dichiarata fallita; i motivi stavano forse non nell'idea, ma bensì nei

mezzi utilizzati per la realizzazione e nell'esercizio. La macchina a vapore di Watt aveva trovato l'utilizzazione pratica nella locomotiva di G. Stephenson e la prima ferrovia italiana Napoli-Pozzuoli venne inaugurata il 3 ottobre 1839. Una linea ferroviaria, oggi, come alla data dell'Ipposidra, realizzata con pendenze che non superino il 10-15 per mille (aderenza naturale), puo' essere realizzata senza particolari armamenti ferroviari. Infatti, nello stesso anno 1865, veniva inaugurato il tratto ferroviario Milano-Sesto Calende-Arona e Milano-Novara-Arona; i cavalli artificiali avevano soppiantato definitivamente i cavalli naturali. I commerci e i trasporti sul naviglio grande e sul Ticino ebbero una riduzione notevole, dovuta all'inizio della nuova rete ferroviaria, che si andava sviluppando. Al 1861, anno di unificazione del regno d'Italia, gia' si contavano 2561 chilometri di rete ferroviaria con locomotiva a vapore. Risulta difficile interpretare le scelte, fatte all'atto di costituzione della Societa' (1844), che puntarono sull'impiego della forza dei cavalli per il traino dei carri, quando, viste le convinzioni "filosofiche" del Cattaneo, esisteva gia' un'alternativa "progressista", che era la locomotiva a vapore.

Infatti nel Lombardo-Veneto si inauguro' la ferrovia Milano-Monza il 18 agosto 1840, erano gia' avviati i lavori per la ferrovia Milano-Venezia (1842-1857) e la Torino-Genova inizio' l'attivita' nel 1853.

La risposta puo' stare solo ed esclusivamente nel problema economico; i capitali per l'armamento ferroviario e le parti mobili sarebbero stati molto piu' elevati rispetto alla soluzione scelta, salvo usufruire di sovvenzioni e agevolazioni statali. La causa del fallimento fu una carente analisi economica del problema, manifestatosi 12 anni dopo con la relazione del Vismara, che ha portato ad una scelta iniziale errata e successivamente alla rincorsa di giustificazioni economiche inesistenti ( errata stima dei viaggi giornalieri che ha portato a fissare delle tariffe che potevano essere elevate rispetto a quelle applicate dai barcaiooli). Un'analisi economica fatta tra

le due alternative, cavalli - locomotiva, avrebbe messo in evidenza che, a fronte di un alto investimento iniziale, per la locomotiva si sarebbero ottenuti costi di gestione molto favorevole rispetto ai cavalli. Queste sono oggi delle ipotesi che possiamo fare, per capire ed indagare perche' un'opera basata su un'idea molto realistica e' durata solo pochissimi anni.

Delle opere realizzate per l'esercizio della ferrovia sono rimaste pochissime tracce; la stazione di Tornavento venne prima adibita a tessitura e poi demolita per la realizzazione del canale industriale; il tratto di ferrata, sotto la dorsale di Tornavento, e' stata smantellata durante gli scavi per la realizzazione del canale Villoresi ( esiste solo qualche metro nascosto tra i rovi); si puo' vedere un tratto interessante di massiccio, parallelo alla strada Turbigio-Somma, prima della strada per Vizzola. Altri particolari sono due ponti franati, in localita' le Coste di Somma, dove la ferrovia correva su un terrapieno, le spalle di un ponte che tagliava la strada Malpensa-Somma; il casello di Somma Lombardo riadattato in epoche successive; il ponte sullo Strona, sulla strada Somma-Golasecca; 3 ponti sul terrapieno, tra la stazione di Strona e cascina Groppetti ed un ponte sulla via Mercantera, in Sesto. Questi sono i resti che, senza nessun rispetto e protezione, sono rimasti di un'opera molto ardita, ma superata dai tempi.

Profilo altimetrico e distanze dell'IPPOSIDRA:

Ticino a 184 mslm

Sesto calende

Il Ticino a 184 mslm; km. 0,6; pendenza 3,33x1000 raggiunge

Molino di Mezzo

a 206 mslm che con KM. 0,85 e pendenza di 94,11x1000 raggiunge

Cascina Groppetti

a 286 mslm che con km 3 e pendenza di 15,33x1000 raggiunge

Stazione Barche della Strona

La ferrovia delle barche

a 240 mslm che con 1,6 Km e pendenza 15,62x1000 raggiunge Casello Barche di Somma Lombardo

a 205 mslm che con km 3 e pendenza 8,33x100 raggiunge Strada Malpensa

a 240 mslm che con km 1.0 e pendenza 7,0x1000 raggiunge Cascina Bellaria

a 233 mslm che con 1,3 km e pendenza 6,15x1000 raggiunge Cascina Borletti

a 225 mslm che con 1,3 km e pendenza 10,0x1000 raggiunge Piano delle Fugazze

a 212 mslm che con 1,25 km e pendenza 12,0x1000 raggiunge Cascina Belvedere

a 197 mslm (207) e km 1,4 e pendenza 12,14x1000 raggiunge Cascina Maggia

a 180 mslm (203) e km 1,1 e pendenza 11,81x1000 raggiunge Tornavento

a 167 mslm (197) e km 1,2 e pendenza 14,16x1000 raggiunge il Naviglio grande a 150 mslm.

## Sulla strada romana Mediolanum-Verbanus

di Pier Giuseppe Sironi "

La strada romana, dopo Casorate, doveva toccare infine il punto altimetricamente piu' elevato in tutto il percorso fra Milano e il lago proprio in corrispondenza di Somma. Questa localita' quindi, seppure allora come posizione pare giacesse un centinaio di metri a nord-est di Piazza Castello e come nome godesse quello di Votodorum - donde i Votodrones, suoi abitanti, attestataci in un'ara ad Ercole ) -, vien giustamente da sospettare abbia derivato il proprio attuale toponimo da

La ferrovia delle barche

parte della definizione per antonomasia di summa pars, summa via data in quel punto alla strada che poco vicino le passava , probabilmente per la zona dell'odierna Piazza Valgella.

Guadata la Strona, daltronde, per arrivare alle sponde del Verbano non resta, volendo al solito evitare un dilungarsi di tracciato e fatta ragione degli ostacoli altrimenti incontrabili, che puntare direttamente al varco fra le colline Corneliane detto del Malvaj, donde la discesa al Ticino e al lago risulta piu' agevole che altrove. E in effetti, e' solo lungo questa direttrice che si possono riscontrare sul terreno ulteriori tracce possibili della nostra via.

Eccone i riferimenti topografici, con riguardo sempre alle tavolette dell'Istituto Geografico Militare Italiano aggiornate al 1903-1905: quattromila metri circa oltre il torrente Strona, carrareccia che attraversa il Malvaj rasentando in lieve curva la cascina Gropetti a nord e il confine tra i comuni di Golasecca e Sesto a sud, poi identificantesi con la cosiddetta ottocentesca "strada delle barche", per un totale di 100 metri; trecento metri piu' avanti, sentiero e poi strada comunale che conducono in discesa sin quasi alla localita' Molini di Mezzo si Sesto calende, per un totale di 750 metri. proprio su questa discesa, pare venissero trovati, del resto, nel secolo scorso, i resti di una antica strada ); la quale tuttavia - poiche' la Mediolanum - Verbanus doveva essere certamente solo una via terrena o al massimo una glarea strata - bisognerebbe arguire, seppur si riferisce ad un tratto della nostra, che ne fosse solo un breve percorso, cosi' realizzato al fine da limitare la dilavatura della sede stradale in ripida discesa ad opera di grandi piogge.

Questa, da Somma sin presso sesto, e' tuttavia l'ultima frazione di via sia pur vagamente intravvedibile. Oltre, infatti, sia per aver transitato in un ambito piu' volte sconvolto nei secoli da esondazioni del lago e di torrenti, fra cui la Lenza, sia per aver decorso in zone poco adatte ai rettifili, il tracciato puo' essere solo ipotizzato.

Uno dei primi e piu' importanti motivi che gia' prima del Mille dovettero modificare e farne scomparire i vari tratti di percorso dovrebbe identificarsi con il lento ma inesorabile prevalere cui nel tempo andarono incontro molte di quelle vie vicinales, le quali, piu' o meno parallelamente alla strada, avevano servito nella romanita' i diversi piccoli abitati rurali ostentatamente trascurati dai rettifili.

Cosi' si puo' spiegare l'andamento preso, sin da allora, soprattutto tra Rho - presso cui i Longobardi avevano posto una fara, certo per controllo - e Legnano; nonche' il deciso spostarsi, piu' avanti, del tracciato su Gallarate - altra fara - e su Golasecca. Questo percorso difatti e' quello caratteristico in epoca medioevale avanzata della cosiddetta strada de Rho ); parte della quale tra l'altro, di riflesso all'importanza presa da Castelseprio in quei secoli, fini per appaiarsi, in unione al tratto che costeggiava la Valle Olona dell'antica strada Novaria-Comum, alla via diretta tra Mediolanum e il Varesotto.

Nel 1808, raggiunto il lago maggiore e costeggiatolo fino a Sesto, la strada del Sempione tocca peraltro la sponda piemontese del Ticino e subito viene ripresa in direzione di Milano lungo il tracciato che ignora quasi totalmente qualsiasi altra via precedente. Golasecca e' tagliata fuori; Somma viene interessata dai lavori quanto mai altri. Diviso in due il giardino visconteo, la nuova via irrompe difatti nell'abitato sul lato nord del castello, ne corre esattamente lungo una parte del fossato porta a livello, impone demolizioni di case. E finalmente ecco la vecchia strada postale che gli ingegneri napoleonici giudicano da qui in avanti sfruttabile. Ma solo per il momento.

Una moderna sistemazione dell'ulteriore tratto fino a Milano era pure in programma. Tuttavia non se ne fece piu' nulla. Cosi' tocco' all'I.R. Governo Austriaco provvedervi negli anni seguenti.

Nel 1820 fu la volta di un tronco di strada costruito ex novo in rettilineo fra Somma e la Masnaga, per modo che l'abitato di Casorate risultasse a margine della via.

## La ferrovia delle barche

(Tratto da "Storia di Somma Lombardo")

Chi si inoltra nei boschi e nelle brughiere della bassa Somma, dalla Malpensa alla garzoniera verso Gruppetti e le Cornelliane di Golasecca, passando per la Novellina e la Stronaccia, si imbatte in ponti crollati, massicciate, scavi di trincea e arditissimi tagli di costiera: tutti elementi che avvertono il tracciato di qualche opera viabile. Infatti si tratta di una strada ferrata per il rimorchio delle barche, per via terra, da Tornavento a Sesto Calende. Essa fu costruita per rendere piu' rapida e meno costosa la navigazione sul fiume Ticino per il trasporto delle merci dal lago maggiore a Milano: traffico nella prima meta' del secolo scorso era molto intenso.

E' noto che il Ticino, da Sesto Calende a Tornavento, ha un sensibile dislivello non sempre uniforme. A tratti si presentano "rapide" con forti pendenze e quindi con correnti d'acqua impetuose che rendono la navigazione difficile e pericolosa. pertanto era sorta l'idea di integrare la navigazione con tratti di via terrestre. Il progetto di una strada ferrata per il rimorchio delle barche da Tornavento a Sesto Calende, risale all'anno 1844 e viene attribuito al patriota Carlo Cattaneo.

L'opera, grandiosa per quei tempi, fu realizzata abbastanza rapidamente, tanto che inizio' a funzionare nell'anno 1858. Consisteva nell'estrarre le barche, addette al traffico commerciale, dall'acqua del Ticino all'altezza di Tornavento e portarle su grandi carri di tipo ferroviario gia' collocati sui

binari in una strada ferrata. Questa, attraverso le nostre brughiere, raggiungeva Sesto Calende dopo circa 17 chilometri di percorso. Le barche venivano rimesse nell'acqua e ricaricate di mercanzia. Il traino avveniva a mezzo di cavalli impiegati in numero di 100 unita'.

A Somma, in zona "Lavandai" alla Stronaccia, esiste ancora un grosso caseggiato che serviva da "Stazione" per passeggeri, per merci e per stallazzo dei cavalli.

Con l'entrata in funzione nell'anno 1865 della Ferrovia Milano-Sesto Calende, l'attivita' delle "barche" ricevette un duro colpo: poco dopo la Societa' che la gestiva dichiaro' fallimento. Era durata solo sette anni.

Sulla ferrovia per le barche da Tornavento a Sesto Calende, l'ing. Guido Candiani ha scritto una interessante e documentata storia.

## LA FERROVIA

(Tratto da "Storia di Somma Lombardo")

Nell'anno 1860 la ferrovia Milano-Domodossola giungeva fino a Gallarate. Nell'anno 1863 iniziarono i lavori per il tratto Gallarate- Sesto Calende. Dopo la costruzione del viadotto sullo Strona e la galleria di Vergiate, il 24 maggio 1865 entrava in funzione anche a Somma la stazione ferroviaria. Fu un avvenimento memorabile che ha cambiato il paesaggio e il modo di vivere ma soprattutto l'apertura di una nuova era di civiltà e di benessere. L'elettrificazione con doppio binario e' del 1946..

## le vie di comunicazione e le strade del capoluogo e delle frazioni

Pag. 190 da "Storia di Somma Lombardo"

Prima che Napoleone creasse la strada del Sempione (1804-1808), l'unica via che conduceva da Milano a Sesto Calende passando per l'abitato di Somma, era la "Strada De Ro'", così chiamata perché partiva dal centro di Rho alla periferia di Milano: nodo di collegamento con le strade che dal nord portavano a Milano all'epoca della Repubblica Ambrosiana (Secolo XV), ma già vecchio tracciato romano. Entrava nel nostro territorio in "Contrada Larga" (ora via Fontana); proseguiva per la Valgella (ora via Gallibadino) e usciva dall'abitato attraverso la via Leoni (ora via G. Visconti). Imboccava la via Ducale (ora via Montebello) e, lasciato a destra il Monte Sordo (Muraccio), scendeva allo Strona che i cavalli e i carri attraversavano a guado, mentre i pedoni solcavano la roggia su un ponticello in pietra, distrutto poi da un'impetuosa piena nell'anno 1678. Solo nell'anno 1744 fu costruito un ponte più elevato e agibile al transito dei pedoni, cavalli e carri. Anche questo ponte venne abbattuto nell'anno 1872 a seguito dell'entrata in funzione di quello attuale che era di proprietà della "Ferrovia delle Barche". Fallita questa Società nell'anno 1865, il ponte venne acquistato dal comune per lire 5.000. La vecchia strada Ducale proseguiva attraverso le brughiere di Garzonera; raggiunti i Gruppetti e quindi le Corneliane in territorio di Golasecca, scendeva su Sesto Calende.

Le comunicazioni con il Piemonte attraverso il Ticino, avvenivano al valico di frontiera a Porto della Torre mediante imbarcazioni. Anche dopo l'unificazione d'Italia, Porto della Torre continuo' ad esercitare la funzione di collegamento tra le due sponde unitamente al traghetto di Coarezza costruito negli anni 1883 e 11890.

## le antiche strade del capoluogo

La prima classificazione delle strade risale all'anno 1865 e riguarda le principali arterie che collegavano il capoluogo alle frazioni e cascinali sparsi. Si trattava delle vie Crocefisso di Smocco, che portava al Lazzaretto; S. Caterina, allo Strona; Varesina, verso i Mulini Copp, Gadda e Piode; S. Rocco, verso Case Nuove; Maddalena, verso la frazione. Altra strada serviva Golasecca e Coarezza; inoltre il Rile verso la campagna di Mezzana.

Nell'anno 1880, la descrizione del Melzi e da documentazioni di archivio comunale, risulta che le strade e piazze del capoluogo aperte al pubblico erano le seguenti:

STRADA DE RO': - Gia' antica strada consolare romana che congiungeva Milano con Sesto.

STRADA DEL SEMPIONE - Napoleonica che taglia il centro abitato.

CROCE DELLA PIETRA - Antico viottolo che circonda il parco - Luogo di scalpellini.

VIA DUCALE - Gia' strada de Ro' dopo la via Leoni (ora via Montebello).

VIA BARCHETTO e PIAZZA BARCHETTO - Dove erano aperti i laboratori per le barche (ora Campana).

VIA BELVEDERE - Che conduce all'amena localita' sulla costiera del Ticino.

VIA BIRONE - In localita' "Malora" (antica fattoria agricola con estesi vigneti)

VIA BRUGHIERA - Zona di brughiera nelle localita' Belcora e Beltramada.

VIA CAMPANILE - Tratto di strada sotto il campanile S. Agnese (ora via Zancarini)

VIA CANONICA e PIAZZA CANONICA - Sede di canonici al Castellaccio.

VIA CIOVINO - Pare derivasse da un antico personaggio somnese (ora Via Garibaldi).

VIA CIPRESSO - Strada che circondava la vigna del cipresso - chiamata anche Pontetto.

VIA CARDE? - Zona "in mezza CAMPAGNA" verso S. Rocco (ora via Giusti).

VIA CROCEFISSE DI SMOCCO - Per l'esistenza di una pittura con la croce smussata.

VIA DELLE CORDE - Per i laboratori dei cordari - (ora via Broggi).

VIA LARGA - Per strada ampia - Gia' via De Ro' (ora via Fontana).

VIA LAZZARETTO - Che conduce alla zona omonima.

VIA LEONI - Per i quattro pilastri statue di leoni - (Ora via Visconti).

VIA MADONNINA - per l'antica cappelletta murale con l'effigie della Madonna con Bambino.

VIA MULINO DELL'OLIO - Strada verso il Ticino ove esisteva un mulino per l'olio.

VIA MURATA - Antica via oltre la muraglia che cingeva il borgo - (Ora via Galli).

VIA PASQUE' - Dalla radice latina "pascuum (Terreno da pascolo) - (ora via Briante).

VIA PIAGGIO - Nome proprio di un facoltoso somnese che vi abitava.

VIA PONTE - Strada che passava sotto il ponte di accesso al castello - (ora via Roma)

VIA PORTONE - Per la porta est di accesso al centro abitato - (ora via Mameli).

VIA POZZETTI E PIAZZA omonima - Zona ricca di acque sorgive - (ora Via Melzi)

VIA QUADRO - Dal dialetto "Quadar" per appezzamento di terreno coltivato.

VIA REBAGLIA - Dal dialetto "rubaia" per roba di scarto.

VIA RUGHETTA - Strada stretta e incassata nella valle dei Gella.

VIA SALVETTE - Da antica tradizione religiosa per la cappelletta dedicata alla Madonna.

VIA S: BERNARDINO e PIAZZA omonima - Verso la chiesa dedicata al santo sa Siena.

VIA S. ROCCO - Verso la chiesa di S. Rocco.

VIA S. CATERINA - Zona allo Strona dedicata a S. Caterina da Siena.

La ferrovia delle barche

VIA S. Vito e PIAZZA omonima - Verso la Chiesa di San Vito - (Ora via Mameli)

VIA STRONAZZA - Discesa verso lo Strona vecchia sulla strada per Coarezza e Golasecca.

VIA ALGELLA e PIAZZA omonima - Da "Valle dei Gella" - Ora via Gallibadino).

VIA VALLE - Dal castello nord alle valli in aperta campagna - (Ora via Sfrondati).

VIA VARESINA - Dal Sempione verso Varese.

VIA VIGNOLA - Strada verso le piccole vigne.

VIA DE RATTI - Vicolo topaia dal Sempione a S. Bernardino - (Ora via Verdi).

VIA SABBIONE - Da S. Bernardino verso la zona Inferno - (Ora via Salvioni).

VIALE STAZIONE - Dal Sempione alle FF.SS. - (ora Via Maspero).

PIAZZA S. AGNESE - Davanti alla chiesa omonima - (ora Piazza Vittorio Veneto).

PIAZZA DEL CASTELLO - All'entrata nord del Castello.

PIAZZA DELLA PESA - per la pesa pubblica.

PIAZZA SALITA AL CASTELLO - Entrata a mezzogiorno del castello.

Come si vede l'antica toponomastica faceva riferimento alle caratteristiche del luogo, ai suoi usi, mestieri, costumi tradizioni. Un esempio curioso e' quello dell'attuale via CIACCO. L'etimologia semantica di questo strano nome dato alla zona del "CIACH" e omonima via, ha due diverse versioni. Secondo il pubblicista Terzaghi deriva da un "vivandaio" tedesco di nome CIAK incaricato dai comandi militari di gestire uno spaccio di generi alimentari e bevande durante lo svolgimento delle manovre militari dei reggimenti austriaci in zona Belvedere tra gli anni 1830-1840. Secondo la versione dell'Ing. Binaghi si tratta invece di un affresco sul muro di una casa contadina nei pressi della scuola di via Villaresi e rappresentante la scena di Gesu' nel Sinedrio con la scritta "ECCE HOMO". La pittura con il passare del tempo

La ferrovia delle barche

si era sbiadita e la scritta lasciava intravedere soltanto due lettere: C e H, per cui la gente comincio' a distinguere la localita' con il nome dialettale di "CI-ACH".

Il viale della Stazione venne aperto nell'anno 1864 e nel 1871 fu stipulata la convenzione tra l'Amministrazione comunale e le Ferrovie dello Stato per la piantumazione degli alberi e la posa di panchine di granito sul piazzale antistante la stazione.

LA NOSTRA BRUGHIERA

pag. 169

LA BONIFICA DELLA BRUGHIERA

Pag. 370

COAREZZA: ORIGINI E STORIA

Pag 126

## LA FRAZIONE MADDALENA: ORIGINE E STORIA

L'origine di questo piccolo centro abitato risale all'anno 1400 quando i Visconti crearono una colonia agricola. Nell'anno 1497 gli eredi di Guido Visconti eressero la prima chiesetta. Da documenti di archivio visconteo si apprende che il tempio fu terminato nel 1522 e in tale anno venne istituita la messa festiva. Sempre la casata Visconti, feudataria di questa frazione, restaurò la chiesetta nel 1626 e si ritiene che in tale data abbia ordinato al pittore Mauro della Rovere detto il Fiammenghino, una tela per l'altare rappresentante Maria Maddalena inginocchiata con i capelli sparsi che riceve la santa Comunione da un angelo. Oggi questa tela non esiste più; il tempo e l'incuria l'hanno distrutta prima ancora che fosse collocata nella nuova chiesa.

Anche l'origine del nome della localita' risale al 1626. Infatti, in occasione dei restauri della chiesetta, il conte Antonio Visconti, feudatario di Arsago, "intese onorare la memoria della bisavola Maddalena Trivulzio, la cui figlia Anna, moglie di Francesco Sfondrati, diede alla luce, nel castello visconteo, il futuro Papa Gregorio XIV.

LA FRAZIONE CASE NUOVE: ORIGINE E STORIA

## LA BRUGHIERA DELLA GRADENASCA E LA CASCINA MALPENSA

Nell'anno 1590, i Visconti, signori di Somma e territori circostanti, fondarono ai margini della brughiera della Gradenasca, una colonia agricola che chiamarono "Case Nuove".

La Cascina Malpensa, piu' a nord e piu' addentrata nella brughiera, e' costruzione successiva. Infatti risale all'anno 1796 per iniziativa del bustese Gian Battista Tosi che organizzo' una fattoria agricola e "intensi traffici commerciali". Il figlio del Tosi, divenuto vescovo di Pavia, e' noto per l'amicizia con Alessandro Manzoni: il grande scrittore lombardo fu ripetutamente ospite della Cascina Malpensa anche a causa di un beneficio livellario ereditato dal padre.

Circa l'origine del nome dispregiativo, pare che derivi dall'aridita' del terreno e dalla difettosa fecondazione del seme che varia sensibilmente da zona a zona, percui si diceva che era una "malpensata" coltivare nella brughiera.

Comunque risulta che il Tosi fu all'avanguardia di una schiera di pionieri che nella prima meta' dell'ottocento dissodarono tremila ettari di brughiera: la sua trasformazione fondiaria fu una delle meglio riuscite, imperniata sui fabbricati, sull'acqua ricavata da un pozzo profondo settanta metri e su una rete di strade di accesso.

Nel 1810 il Verri, sul giornale " Il commercio dei grani", dando notizia della bonifica della Malpensa scriveva " E' prodigioso il frutto che se ne ricava: vi sono i gelsi da barchi da seta; viti per ottimo vino; vi e' frumento e tutto viene assai bene; il granoturco singolarmente si coltiva con felice successo".

Lo stesso Federico Caproni per la sua bonifica di Vizzola Ticino degli anni '30, venne incoraggiato dall'esempio storico della Malpensa.

Dopo il 1832 tutta la Brughiera della Gradenasca fu destinata a campo di manovre militari per le truppe tedesche che stanziavano nell'alto milanese, in sostituzione delle "Groane" Monzesi. E questo nuovo tipo di servitu' risulto' poco compatibile con l'agricoltura tanto da fermarne l'espansione e limitarne la fiorente attivita'.

Nel 1886 il Ministero della guerra del nuovo Regno d'Italia procedette all'espropriazione della Malpensa per farne un grande campo di esercitazione militare per la cavalleria e per l'artiglieria. Il fondo venne spogliato di tutte le piante, le coltivazioni sospese e i caseggiati destinati ai militari. Le 24 famiglie che vi abitavano per un totale di 130 persone, vennero gradualmente sloggiate e sistemate presso i nuclei abitati di Bellaria e Case Nuove nonche' presso il capoluogo. Le pratiche per l'indennizzo degli espropriati dei fondi iniziarono nel 1891 e trenta anni dopo risulto' che ci furono ancora famiglie che reclamavano la liquidazione dei propri indennizzi.

## L'ARCHEOLOGIA NEL TERRITORIO DELLA MALPENSA.

da pag. 148 di "Storia di Somma Lombardo"

Nell'anno 1967 l'architetto Angelo Maria Bonomi, Ispettore Onorario della Soprintendenza delle antichita' per le provincie di Milano e di Varese, avuto notizie di alcuni casuali rinvenimenti di sepolture e di altri reperti archeologici sui

terrazzamenti della costiera del Ticino in zona Malpensa - Case Nuove, intraprese una meticolosa ricerca che porto' alla scoperta della "Cultura PROTOGOLASECCHIANA della Malpensa " risalente al IX e X secolo a.c..

I rinvenimenti piu' importanti si trovano in zone ben evidenziate sulla sinistra lungo la strada Somma - Tornavento, parte in brughiera e parte ai margini dell'abitato di Case Nuove sulla via Santa margherita. Venne disegnata una carta Archeologica con coordinate topografiche riferite al vertice estremo della base geodetica di Somma Lombardo (la piramide in brughiera), e tutto il materiale ritrovato venne depositato presso la soprintendenza delle antichita' della Lombardia in attesa della collocazione definitiva. Tali interventi furono definiti, dagli esperti, di fondamentale importanza poiche' vengono a colmare una lacuna nella preistoria della Lombardia Occidentale. La sua nota dominante e' l'appartenenza al X secolo a.c..

Il materiale e' stato rinvenuto ad una profondita' che varia dai 30 cm. ai 100 cm. dal piano terra, e consiste in numerose sepolture a cremazione in materiale ceramico e vasi domestici. Inoltre sferette e pendagli; fibule ad arco, armille, anelli ed altri reperti in bronzo.

Le ricerche proseguono grazie anche alla partecipazione di un gruppo di giovani volenterosi appassionati di archeologia e capeggiati da Flavio Rossa, Rino Balbo e Giulio Pignoloni.

Ne' si puo' ignorare che tutto il nostro territorio e' considerato zona archeologica. Infatti, in piu' punti del centro abitato e alla periferia,, specie sui rilievi collinari, in epoche diverse vennero all luce reperti archeologici trovati casualmente durante gli scavi per la costruzione di case e di fossati per la fognatura; materiale di grande importanza per definire, con altri ritrovamenti della zona, la "Cultura Protogolasecchiana". Purtroppo gran parte dei ritrovamenti sono andati dispersi, finiti in case private o commercializzati da persone ignoranti o senza scrupoli: solo poco materiale ha trovato degna sede presso i musei qualificati.

A documentazione degli ultimi ritrovamenti citiamo:

- Negli anni 1949,1950 e 1954, sulla via Guido Visconti di Modrone, tra l'attuale scuola elementare e la Madonna della Preia, vennero alla luce alcune tombe attribuibili a buona epoca romana. Contenevano vasi cinerari, suppellettili, armille, fibule e altro materiale bronzeo.
- 1955: rinvenimento occasionale durante uno scavo edilizio nell'area tra le vie Binaghi e Garzonio a Mezzana. Si e' trattato di tombe con reperti cinerari e grossi vasi domestici.
- 1958 : durante lo scavo per l'ampliamento del Calzificio Ferrerio, lungo il Sempione, rinvennero alcune tombe attribuibili ad epoca romana.
- 1978: tomba romana scoperta durante gli scavi dell'ampliamento dell'Ospedale, risalente al IV o V secolo d.c.. Sul coperchio e' stata decifrata la scritta: "D.M. PRO FUTURUS CASSIAM FRATER PIENTISSIMUS".
- 1979: durante i recenti scavi per la costruzione di un gruppo di case popolari sulla collinetta in zona "Vigna del Prevosto" a Mezzana, vennero alla luce reperti archeologici di notevole interesse.

Sovraintendono all'indagine archeologica sul nostro territorio, oltre all'Architetto Angelo Maria Bonomi la Dott.sa Luisa Ferrerio Alpago-Novella, la Prof.sa Rofia e Carlo Mastorgio che fanno capo al Museo Archeologico della Societa' Gallaratese per gli Studi Patrii.

Reperti archeologici rinvenuti sul nostro territorio sono anche custoditi presso i Musei di Varese e di Milano. C'e' chi auspica che anche nella nostra citta' si organizzi un museo conservativo sia per dare incoraggiamento e possibilita' agli appassionati di ricerche archeologiche, sia per acuire la curiosita' e sviluppare la cultura presso la nostra gente. Puo' essere una proposta valida purché non si disperda in rivoli insignificanti un prezioso patrimonio: allora sarebbe meglio potenziare il gia' esistente Museo di Gallarate.

Comunque l'amore per archeologia, come tutta la nostra storia antica, e' incentivo per meglio operare nella vita futura.

## LA NAVIGAZIONE

### NOTE:

08/05/95:

Indagine sulle S.F. dal ponte di localita' Vignazze (S. Rocco) di Somma Lombardo alla statale 334 della Malpensa:

1) Dal ponte delle S.F. in localita' Vignazze (ponte sguara') decisamente visibile dalla strada che collega la Malpensa a Somma Lombardo si imbecca la stradina a sinistra a nord del ponte. Stradino non asfaltata che porta ad alcune case private e a piccole fabbriche nella brughiera e campi coltivati a ovest del Sempione. A pochi metri a ovest si trova il terrapieno del ponte. Terrapieno adibito a parcheggio e scarica degli abitati. Si continua a sud sulla strada che e' il vecchio tracciato mentre sulla sinistra vi sono campi e fabbricati. Sulla destra si trova il ciglione.

Si continua fino a quando sulla sinistra si trova un deposito di una impresa di costruzioni edili. La S.F. da destra passa a sinistra nel luogo del deposito. Sempre a sinistra de del viottolo la S.F. e' interrotta da un piazzale ben tenuto al taglio delle piante ed e' circondato da tre lati N S O da terrapieni. Ultima postazione di ricovero per aerei durante la seconda guerra mondiale. La S.F. e' sulla sinistra del viottolo con dei terrapieni bassi ai lati.

Piu' avanti si trova la lapide S.F.

Il sentiero scende mentre si erge il terrapieno. Il ponte PX e' sulla sinistra. La lapide Lx e' a NE sull'altro lato del ponte.

Si passa sotto il ponte e si imbecca il sentiero dall'altra parte della S.F.. Il sentiero precedente porta a valle e altrove.

La S.F. rimane sulla destra e il terrapieno diminuisce fino a perdersi nella brughiera e il viottolo si allontana. Seguire per 500 metri fino a che un piano di cemento e asfalto dichiara la presenza di un deposito di aerei.

Imboccare il sentiero di destra. 100 metri e si trova il ponte Px. Altra lapide. Una fenditura ai piedi delle spalle del ponte scarica la terra del terrapieno, mentre sul terrapieno si apre un buco pericoloso.

Proseguendo, il terrapieno scende e si perde le tracce. Non si trova piu' nulla fino alla strada ST334 della Malpensa.

### DA TROVARE:

Somma Lombardo:

Localita' Belvedere - Sarebbe la via Villoresi

In via Villoresi esisteva un piccolo fabbricato per riposare i cavalli.

Taglio ardito - Dal ponte della cascina delle barche, verso il Ticino, a pochi metri sulla sinistra inizia il tracciato visibilissimo della S.F. che porta fino a belvedere. Segue il metanodotto.

Muraglione su metanodotto.

Giu' fino alla Strona.

Trovare anche la cisterna che si trova fra la strada Sesona-Golasecca e Gruppetti.

G. D. Oltrona Visconti, "Il rimorchio delle barche sul Naviglio Grande e un importante avvenimento del secolo scorso" in RGSA 11951, n. 3 pp. 23-32; Il decreto di concessione

dell'"Ipposidra" in RGSA 1956, n. 1, pp. 10 - 12. "Per la ferrovia Milano - Sesto Calende" cfr. Aspesi, Gallarate ....., pp. 1197

Nota: Nel 1858 inizia l'attivita' della "Via Ferrata di rimorchio delle barche" da Tornavento a Sesto Calende, fallita nel 1971 per l'opposizione dei navaioli e per la costruzione della Milano - Gallarate - Sesto Calende.

### Archivi e Bibliografia:

Archivio comunale di Somma Lombardo, sezione storica (Acquisto del ponte di Strona; asta dei beni dei colerosi; diatribe fra i proprietari dei terreni e Societa' per la Ferrata; problemi del porto di Coarezza).

ASM, fondo acque e strade (regolamenti e tariffe del viaggiare per le poste e sulle barche corriere e di commercio).

ASV, tavole catasto.

Museo del risorgimento, Milano, Carteggi di Carlo Cattaneo.

BERMANI, Ferrovia per il trasporto delle barche da Tornavento a Sesto Calende, Societa' delle ferrovie, s.d.

BRUSCHETTI, Navigazione sui laghi e sui fiumi della Lombardia, s.d.

FERRARIO, Notizie statistiche sul cholera morbus del 1836 e del 1855, s.l., 1856

MORIGIA, Viaggio ai tre laghi

VARALLI E., Il cholera morbus a Sesto Calende

## 12.3 Comabbio

### Ricerche sul bacino del lago di Comabbio e storia

Raccolte di escursioni, visite, diapositive, notizie storiche della zona maggio 1995

## Come era e come e'

Gli eventi che portarono alla formazione dei nostri laghi, e quindi anche del lago di Comabbio, risalgono alle grandi glaciazioni, quando la circolazione delle acque superficiali che scorrevano tra il Verbano e Varese avevano un andamento Nord-Sud. I fiumi scendevano dal lago Maggiore e soprattutto dalla zona del campo dei Fiori attraversando le valli fluviali che successivamente diventeranno laghi e confluendo poi nel Ticino nei pressi di Sesto Calende. In epoca di espansione glaciale, poi, il ghiacciaio del Verbano, dirigendosi verso Sud-Est non fece altro che scavare ulteriormente le valli preesistenti, creando così le premesse perché diventassero poi dei bacini lacustri.

Quando i ghiacciai cominciarono a ritirarsi lasciarono indietro degli imponenti depositi morenici che formarono cordoni di sbarramento veri e propri bordi rialzati delle conche lacustri. Fu in questa fase che un cordone si frappose tra la conca di Comabbio e quella di Monate,. Subito dopo il ritiro dei ghiacci in questa zona si creò un grande lago dalla superficie ben più vasta di quella risultante dalla semplice somma dei laghi odierni, perché il livello doveva essere assai superiore di quello attuale (257 s.l.m. contro l'attuale di Comabbio di 243 s.l.m.). Contemporaneamente si ebbe un passaggio d'acqua dal lago di Monate a quello di Comabbio, tramite un corso superficiale che incise lo sbarramento morenico della palude. Dal lago di Comabbio, poi, un emissario, il Riale a sud dello stagno di Mercallo, scaricava le acque del grande lago e dei fiumi varesini nel Ticino, superando il cordone morenico che orlava la parte meridionale del Comabbio.

Il livello del grande lago subì con il tempo notevoli abbassamenti che interessarono anche il lago di Comabbio, abbassamenti di cui sono visibili i terrazzamenti di Corgeno, Mercallo, Fornace Colombo, ecc. questo probabilmente a causa del clima diventato rapidamente secco e per la formazione di un nuovo emissario, il Bardello.

Un ulteriore abbassamento fu decisivo per il frazionamento del bacino in laghi separati tra loro: il fenomeno si verificò quasi sicuramente prima che si stabilissero insediamenti umani nell'isolino di Varese.

Attualmente il lago di Comabbio non ha più comunicazioni superficiali né con Monate, né con il Ticino, ma solo con il Varese, in quanto l'uomo ha aperto l'emissario Brebbia.

In questo modo si sono create le condizioni perché lo si possa considerare un lago stagno: infatti, in un bacino imbrifero di 16 Km<sup>2</sup> e con la superficie di 3.4 Km<sup>2</sup>, la profondità massima di appena 7,7 metri con una media di 4,4 metri e un volume di acqua di 16,4 milioni di mc.

Ad integrare la scarsa quantità di acqua immessa dai due torrentelli Cerbona e Roggia di Comabbio, provvedono, oltre alle precipitazioni, alcune cospicue sorgenti sommerse, alimentate dalle falde provenienti dalle acque di Monate; lo sbarramento fluvio-glaciale tra i due laghi permette infatti per via sotterranea un buon passaggio d'acqua. Poco più a ovest del Riale, tra Mercallo ed Oriano, scorre il Lenza, che ai tempi più recenti venne indicato come il più adatto per convogliarvi le acque del Comabbio: il progetto però andò in fumo.

Del resto la palude di Mercallo appartiene per la quasi totalità al territorio di Corgeno. Una zona, questa, in cui sono documentate le presenze di antiche popolazioni: gli abitanti di fortificazioni sorte sulle rive del lago venivano chiamati, utilizzando vocaboli celtici, con il nome di Corogennates.

Nello spazio d'acqua, molto paludoso, di fronte a Corgeno, furono rinvenuti gli unici insediamenti palafitticoli di tutto il lago. I primi tentativi di portare alla luce tracce di tali insediamenti furono fatti nel 1863 e coronati con successo nel 1878.

Attualmente il lago è considerato eutrofo, non solo per il carico determinato dalle attività antropiche che vi insistono, ma per ragioni naturali.

Il Comabbio, infatti, è un esempio evidente del processo evolutivo irreversibile che porterà i laghi prealpini ad un grado di trofia e interrimento sempre maggiori.

## Come e quando il lago

dallo studio geologico ambientale del bacino di Comabbio. Idrogeologia e bilancio idrico preliminare di P.F. Barnaba edito dal C.N.R.

Vengono dapprima descritte le caratteristiche geologiche e idrologiche superficiali e sotterranee dell'area studiata, risultanti dai rilievi eseguiti in campagna e dai dati del sottosuolo (pozzi, profili elettrici, gravimetria, ecc.) Successivamente viene esaminata la situazione termo-pluviometrica per poi passare all'elaborazione di un primo bilancio idrico del bacino imbrifero e, quindi, a concludere con alcune osservazioni riguardanti le interconnessioni tra le condizioni idrogeologiche e l'ecosistema lacustre.

### Lineamenti geologici

L'area studiata comprende il bacino imbrifero del Lago di Monate e le zone contermini, per una superficie complessiva di 20 Km<sup>2</sup>. Lo specchio lacustre ha una quota media di 266 metri sul livello del mare e una superficie di Km<sup>2</sup> 2,52 (solo Monate) e la profondità massima di 34 metri, la profondità media e' di circa 18 metri mentre lo sviluppo costiero e' di 7.75 km.

La carta geologica A B C D mette in evidenza l'ampia diffusione areale dei depositi recenti, di origine prevalentemente glaciale, che ricoprono il substrato roccioso; questo affiora irregolarmente tra i depositi incoerenti di cui sopra, con termini di eta' mesozoica nella zona a nord della congiungente Ispra-Cazzago Brabbia e terziaria piu' a sud.

Il Lago di Monate si trova in quest'ultimo settore, dove affiorano i Calcari Nummulitici dell'Eocene e la Gonfolite dell'Oligocene. La conca lacustre di Monate, situata nella ridente area collinare compresa tra i laghi maggiore, di Varese e di Comabbio, si e' formata per opera del ghiacciaio Verbano, il quale ha dapprima riescavato le antiche valli fluviali incise nel

substrato roccioso e successivamente, con la deposizione degli edifici morenici, ha favorito l'impostazione dei laghi.

Il lago di Monate formatosi nel periodo glaciale (quaternario artico - Ghiacciaio Verbano), il lago e' circondato da colline moreniche ed alimentato dalle acque di polle sorgive, ha come emissario il torrente Acqua Negra che sfocia a sua volta nel lago Maggiore, a ovest e' affiancato da una collina denominata Monte Pelada. Notevoli sono i ritrovamenti palafitticoli, in particolare nelle stazioni preistoriche denominate Sabbione, Pozzolo e Occhio, dove gli scavi hanno portato alla luce utensili, oggetti vari ed una piroga monoxile del neolitico (2.500 a.c.).

## appunti sulle antiche variazioni di livello del verbano e dei laghi di comabbio e di varese -

Ai fini della datazione dei reperti paleontologici puo' spesso tornare utile l'esame stratigrafico geologico.

Nel caso dell'Isolino del Lago di Varese sarebbe ad esempio interessante conoscere se e quando il livello del lago o dei laghi vicini fu piu' elevato di quanto non lo sia oggi e per quale entita'. Vi sono testimonianze che provino una superficie piu' estesa e piu' elevata degli attuali laghi.

Che il Verbano si estendesse un tempo ad occupare almeno il piano tra Angera, Taino e Ispra potrebbe sembrare ovvio. Pero', vi sono anche prove sicure lungo la strada da Lisanza ad Angera, a destra, presso C.na Negri, si scavano ottime sabbie chiare disposte in strati inclinati come se si trattasse di un delta di materiale finissimo Forse sono sabbie provenienti dal disfacimento dei vicini colli oligomiocenici sopra Taino. Il tutto e' coperto da detrito piu' grossolano e scuro, torboso. Siamo a 207 metri, cioe' a 4 metri sopra il pelo delle attuali acque. Questo e' dunque il livello piu' alto sicuro del Verbano dopo il ritiro dei ghiacciai dal territorio. Che pero', quando i ghiacciai erano ancora qui stazionari, il livello fosse anche un po' piu' alto e' dimostrato da alcune argille, frammiste a ciottoli

morenici, che si trovano sulla sponda sinistra del Ticino, poco a valle di Sesto Calende, all'altezza, un po' superiore di 208 215 metri.

Il Lago di Comabbio e' orlato, verso Mercallo, da una diga morenica, alla quale, anzi e' dovuto lo sbarramento della conca che venne poi riempita di acque: ma tra questa e il lago si stende un'ampia superficie costituita di argilla molto fina (nella quale non e' raro che si trovino erratici). Il Lago ha la sua superficie a 243 metri, le argille arrivano fino a circa m. 53; percio' il livello fu di 10 metri piu' alto di oggi.

Altra testimonianza : sotto Comabbio vi e' un delta sabbioso emerso, il cui piano e' a 260 m. costruito dall'antico emissario del sovrastante Lago di Monate quando questo non aveva ancora trovata la via dell'Acqua Nera, l'attuale scaricatore; e l'andamento delle isoipse tra la sponda del Lago di Monate e il delta emerso dimostra questa antica derivazione.

Ancora: tra Ternate e Varano s'innalza una diga naturale costituita in parte di sabbie e ghiaiette fini, a strati obliquanti verso il lago, percio', formazione deltizia. La sua superficie e' a circa 53 metri, cioe' anche qui a circa 10 metri sopra il lago attuale.

Lago di Varese. Le Fornaci di Cazzago sfruttano un'argilla che certamente e' recente e che si trova a 10 metri sul pelo delle acque. Non saprei, invece, ancora datare con una certa sicurezza le argille di Capolago, perche', a somiglianza delle argille vicine di Val Fornaci, ecc., potrebbero anche essere gunziane, e percio', di nessuna importanza al nostro scopo.

Sotto Gavirate, a 15 metri sopra il livello attuale delle acque del lago, e cioe'a m. 253 vi sono due notevoli cave di sabbia e ghiaia. scavate in una imponente formazione tipicamente deltizia.

Ora e' notevole che nessuna delle formazioni finora viste e' ricoperta da materiale morenico. Cio' significa che trattasi di formazioni senza dubbio postglaciali.

Dunque l'Isolino e' emerso, e fu cioe' sede dell'Umanita', solo nel molto tardo postglaciale, pur non essendo improbabile che ad

una diminuzione di livello molto rilevante sia successo, per le piu' diverse cause, un leggero innalzamento.

Ma e' anche interessante notare cio', che si osserva al Fabrik di Bernate. Siamo a 258 metri. cioe' a 5 m. sopra la superficie del delta postglaciale emerso di Gavirate, a 5 m. sopra la superficie del delta emerso di Ternate (Lago di Comabbio), a circa 8 metri sopra il livello del fiume sfioratore dei nostri laghi in corrispondenza di Mercallo, Vergiate; circa 15 m. sopra la superficie della Torbiera Brabbia che un tempo doveva fare da congiunzione tra il Lago di Varese e quello di Comabbio. Il profilo e' questo: strati di sabbia, dalla struttura di delta (m. 7-8); fa da copertura un deposito grossolano d'apparenza morenica o almeno fluvio-glaciale. Data l'altitudine, potrebbe rappresentare una testimonianza dell'ultimo stadio dell'ultima glaciazione. come si e' visto per il morenico lacustre presso Sesto Calende; cosa che al nostro scopo non puo' interessare, perche' certamente l'Umanita' non era ancora penetrata nelle nostre terre ancora ghiacciate, fredde e paludose.

Ulteriori osservazioni di pollini potrebbero stabilire se il rapido e rilevante abbassamento del livello dei nostri laghi avvenuto nell'immediato postglaciale corrisponda ad un periodo di clima piuttosto secco, e il successivo leggero innalzamento corrisponda ad un clima piovoso; ma quando, l'uno e l'altro?

Non sarei alieno dal ritenere che l'innalzamento di livello corrisponda. ad un periodo molto recente, e precisamente ai secoli XVII-XIX, cioe' ai 2-3 secoli in cui si ebbe un rilevante sviluppo dei ghiacciai alpini, e non solo alpini.

### La civiltà delle palafitte, alcuni ritrovamenti.

Le prime ricerche archeologiche sul lago di Comabbio, ad opera degli studiosi Stoppani, Desor e De Mortillet e successivamente da un certo Molinari detto Spariss, risalgono al 1863. Queste prime ricerche non diedero alcun risultato. Solo nel luglio del 1878, le ricerche di Pompeo Castelfrance, famoso archeologo e membro della Societa' di Scienze naturali di Milano,

confermarono la presenza sul lago di Comabbio di insediamenti preistorici palafitticoli.

Le ricerche si concentrarono nella fascia orientale del lago situata tra varano e Corgeno, ricca di cumuli di sassi (dial. mott o moeut), ognuno conosciuto con il proprio toponimo. L'archeologo, nella sua relazione del 25 settembre 1878, ne cita ben otto: Mott Goretta e Bosco Carbone I, Mott di Rivu' alla Ca' da Corgen, Ca' da Corgen II e Mott di Broeuri in comune di Corgeno.

Nel suo lavoro il castelfranco venne coadiuvato da alcune persone espertissime del lago, tra i quali Paolo Brabbia di Comabbio e Carlo Casoli di Ternate che, avvalendosi di apparecchiature molto rudimentali "a cucchiaia", prelevarono il materiale dal fondo.

Mentre il materiale recuperato dai vari siti fu scarso, quello della localita' "Le Pioppette" consenti' di accertare la presenza di una palafitta di dimensioni notevoli, 40 metri di lunghezza e 50 di larghezza con il lato minore quasi parallelo alla riva.

Furono recuperati alcuni reperti lignei relativi alle testate dei pali, cocci di stoviglie, schegge di selce nerastra e un coltellino.

Furono trovati anche alcuni denti di animale, comuni ad altri insediamenti del lago di Varese: Bos Brackyceros, Sus scropha palustris, Capra hircus; una approfondita analisi ne indico' l'appartenenza ad animali giovani, tipici di una attivita' di pastorizia. Vennero recuperate inoltre ghiande di rovere carbonizzate, guschi di nocciole e carboni in notevole quantita'.

Il "Mott di Rivu' alla Ca' di Corgeno", che dista circa 100 metri dal precedente, si presentava come un'isola sommersa artificiale di 70 metri per 30 metri di larghezza. In questa localita' furono recuperate ghiande carbonizzate, carboni e un pezzo di legno di piccola dimensione appuntito ai due capi.

Il castelfranco nella sua relazione, riteneva gli insediamenti di questo lago coevi a quelli rinvenuti nel lago di Varese, senza pero' indicare una datazione certa.

Non abbiamo notizie di ulteriori campagne sul lago di Comabbio salvo escavazioni effettuate nel 1883 dall'ing. Pio Borghi nell'intento di arricchire la sua collezione di oggetti preistorici da inviare all'esposizione nazionale di Torino, e la ricerca effettuata da alcuni sommozzatori nel 1976 che segnalano nella zona dell'Pioppette la presenza di una platea di legno, costruita con tavole orizzontali sostenute da sassi e paletti. Una delle ragioni che hanno sempre ostacolato le ricerche archeologiche in questo lago e' certamente dovuta alla torbidita' delle sue acque.

## Cos'e' un lago

In generale, possiamo definire lago una distesa d'acqua ferma avente una zona sufficientemente profonda da risultare priva di luce. Questo fatto determina una separazione del lago in tre zone ben distinte:

la zona litorale, caratterizzata da abbondante vegetazione acquatica che si sviluppa dalla riva fin verso alcuni metri di profondita'

la zona pelagica o di acque aperte, dove le uniche forme di vita vegetale sono costituite dal fitoplancton, delle alghe che fluttuano passivamente, invisibili ad occhio nudo

la zona profonda, priva di vita vegetale in quanto la luce, indispensabile alla fotosintesi, fatica a raggiungere il fondo. In questa zona si svolgono piu' che altro i processi di decomposizione.

Allo stato attuale il lago di Comabbio, che come abbiamo visto ha una profondita' media di m. 4,82, potrebbe essere considerato alla stregua di un grosso stagno.

## Origine del lago di Comabbio

Circa un milione di anni or sono, nel periodo geologico noto come Pleistocene, la terra subi' un fortissimo raffreddamento e la catena alpina si copri' di ghiacciai giganteschi le cui ultime propaggini, al culmine del periodo glaciale, scendevano fino quasi alle porte di Milano; all'interno e al margine delle lingue di ghiaccio veniva trascinata una gran massa di detriti composti da macigni, ciottoli, ghiaia, sabbia e limo, formando cosi' quelle strutture che vengono ancora adesso chiamate "morene" e che altro non sono che ciclopici accumuli di questi depositi abbandonati dai ghiacciai.

Al suo fondo il ghiacciaio (simulando l'azione di un grosso foglio di carta vetrata, a causa della presenza di numerosi ciottoli inglobati nel ghiaccio) scavo' delle grandi conche. Queste depressioni, al ritiro dei ghiacci, dettero in seguito origine al lago di Monate e ai laghi di Varese, Comabbio e Biandronno. Va sottolineato come quest'ultimi; alla fine dell'epoca glaciale ,

formavano un unico complesso lacustre le cui acque erano poste ad una quota di circa 250 m sul livello del mare.(Fig. 1)

In questo periodo si formarono inoltre alcuni depositi lacustri, costituiti da argille azzurre, originatesi dalle minuscole particelle trasportate al lago dai ruscelli circostanti: il laghetto di Mercallo infatti e' una vecchia cava abbandonata costituita da queste argille. Successivamente le acque di questo grande complesso lacustre si abbassarono ed il paesaggio divenne simile a quello che a tuttoggi vediamo. (Fig. 2)

Il passaggio dei ghiacciai nel nostro territorio e' testimoniato dai depositi morenici, costituiti da ciottoli annegati in una matrice limoso-sabbiosa, che ricoprono quasi tutta l'area di Corgeno.

In qualche caso sono osservabili dei massi di forma tondeggiante. Questi massi, che possono anche pesare parecchie tonnellate, vengono detti "massi erratici" od anche "trovanti" ed e' inutile chiedersi chi li abbia trasportati fin li, visto che ancora una volta il responsabile di tutto questo e' il ghiacciaio.

## STORIE IN RIVA AL LAGO: racconti, tradizioni, proverbi e curiosita' da Corgeno e dintorni.

### "Le giazzere "

La bassa profondita' nonche' lo scarso ricambio delle acque del lago di Comabbio favoriscono, durante il periodo invernale, la formazione di uno strato di ghiaccio anche di discreta dimensione, in particolare nei mesi di gennaio e febbraio.

La cavatura del ghiaccio e' un importante diritto di uso civico riconosciuto alle comunita' rivierasche; sin dai tempi piu' remoti le comunita' del lago costruivano ghiacciai per la conservazione del pesce e di altre derrate deperibili.

Secondo alcune testimonianze, Corgeno disponeva di due ghiacciaie:

una esterna all'abitato e sita nei pressi del lavatoio pubblico sulla strada per Varano, e l'altra nel centro del paese e prossima al lago.

Le ghiacciaie di Corgeno, ora completamente distrutte, sono state utilizzate sino alla meta' di questo secolo dalla comunita' e dalle cooperative di pescatori.

Nella nostra zona sono rimaste le ghiacciaie di Comabbio e Cazzago Brabbia.

La ghiacciaia (dial. giazzera) solitamente era costituita da una costruzione a pianta circolare di circa tre, quattro metri di diametro con una profondita' di circa sei/otto metri, alla quale si accedeva tramite una porta in legno di grosso spessore situata a settentrione.

Il soffitto della ghiacciaia veniva realizzato in mattoni a volta per consentire una maggior coibentazione; la copertura de tetto era in pietra oppure in tegole di cotto.

Il ghiaccio (dial. giazz) veniva trasportato dal lago in grossi pezzi, poi frantumato con bastoni di pruno o di corniolo e sistemato nella ghiacciaia a strati, alternati con sale e pula di riso per favorirne conservazione. Il ghiaccio veniva posato su di un assito di grosse travi di guercia che, posto sul fondo della ghiacciaia, permetteva di far defluire nel terreno sottostante l'acqua dovuta allo scioglimento.

### " La Valeria che viene dal monte per spaventare"

Il processo fisico legato alla formazione del ghiaccio sulla superficie del lago genera dilatazioni della massa ghiacciata che, in presenza di particolari condizioni atmosferiche (vento, sbalzi di temperatura, ecc.) danno luogo a fenomeni acustici (ululati del lago, alcuni anche di discreta intensita'). Questi rumori della natura sono spesso evocati nella tradizione popolare ed associati a storie fantasiose ("la Valeria che viene dal monte per spaventare", ecc.)

### "A la barca dal Mercal"

Un'altra fonte di risorse economiche era la cavatura dell'argilla nell'area paludosa di Mercallo, ove si trova un rilevante deposito naturale. Lo sfruttamento di questo giacimento si e'

susseguito nel tempo sviluppandosi sino raggiungere un livello industriale con l'insediamento della Fornace Colombo attiva sino alla fine degli anni Cinquanta.

La ciminiera, mozzata per ragioni di sicurezza, ed alcune strutture della fornace sono tuttora conservate sulla sponda di Mercallo. L'argilla veniva scavata a mano; solo negli ultimi anni vennero installati una piccola draga e un nastro trasportatore. L'argilla veniva poi ammucchiata sul piazzale, lasciata asciugare al sole, macinata e compressa negli stampi per coppi, tegole, mattoni pieni e forati, comignoli e vasi. I manufatti, deposti di assi sovrapposte, venivano trasportati nell'essicatoio per poi essere cotti nel grande forno. Il forno, al centro del grande fabbricato di forma ovale, era diviso in quattro settori nei quali il fuoco era sempre tenuto acceso a rotazione per permettere le varie fasi di cottura dei laterizi e una produzione continua. L'alimentazione del forno, a polvere di carbone, avveniva dall'altro della camera di combustione: per garantire la combustione uniforme, il fochista manovrava alcune prese d'aria.

I lavoratori di Corgeno si recavano alla fornace Colombo a piedi o in barca: a quel tempo un barcaiolo faceva servizio di traghetto partendo dalla localita' "a la barca dal Mercal".

### Climatologia del lago di Comabbio

Quant al tempural al vegn da Cuirun, acqua a burdelun

Se al vegn da Arona, scapa cun in ma la curona.

Se al vegn da la muntagna, ciapa la sapa e va' in campagna.

Quant al vent al vegn da la muntagna da Napuleon, al dura par tri di' bon.

Quant al su' al guarda indre', al fa bel al di' adre'.

Quant la muntagna la gha su' al capel, o al piof ol fa bell.

I nostri avi hanno formulato diversi proverbi per indicare fenomeni metereologici e l'evoluzione del tempo. Le loro conoscenze

scaturivano da una attenta osservazione del cielo e dalla memoria storica che accompagnava il vivere quotidiano.

La moderna meteorologia si serve di strumenti sempre più sofisticati e ci consente di conoscere, con diverse ore di anticipo, gli eventi meteorici che condizioneranno in senso positivo o negativo le attività del domani.

## Lago di Monate

Il lago di Monate è impostato su un catino naturale, costituito essenzialmente da depositi glaciali fini e pressoché impermeabili; tale caratteristica dovrebbe essere assicurata dalla presenza delle argille di Gunz che, nella zona, sono visibili a SW del lago di Comabbio, oppure da differenziazioni argillose in seno alle sovrastanti morene Wurmiane.

Dove i depositi morenici risultano meno impermeabili, per l'aumento degli elementi grossolani oppure per la diminuzione della componente limosa, si possono verificare perdite sotterranee, di cui si farà cenno più oltre.

Lo spessore dei terreni quaternari nella zona in esame è molto vario: da qualche metro a decine di metri: ma localmente lo spessore può avvicinarsi al centinaio di metri, come risulta da alcuni sondaggi eseguiti nella zona immediatamente a SE del lago di Monate.

Il sottostante substrato roccioso è costituito da una monoclinale immersa verso WSW che porta ad affiorare i termini più antichi verso oriente (Cretaceo di Cazzago Brabbia) e quelli più recenti verso Ovest (Oligocene di Osmate- Monte Pelada), come illustrato nella sezione geologica A (fig. 5).

Procedendo da est verso Ovest e quindi dai termini stratigrafici più antichi a quelli più recenti, si può osservare, facendo riferimento alle figure 2,3 e 5, quanto di seguito descritto.

- A Cazzago Brabbia, in corrispondenza della costa meridionale del lago di Varese, affiorano arenarie grossolane appartenenti al Cretaceo Superiore

- Tra Faraona e Ternate, a est del lago di Monate, si sviluppa l'importante affioramento dei calcari Nummulitici dell'Eocene, costituito da oltre 50 metri di calcari, breccie calcaree e marne, regolarmente stratificati. Questa formazione, denominata "Ternate" è oggetto di coltivazione in cave aperte lungo il crinale S. Maria.

- A Sud e SW del lago di Monate, nei rilievi di M. Pelada, tra Osmate e Comabbio, affiora la massiccia successione di conglomerati e arenarie rossastre costituenti il membro superiore denominato "Como" della formazione delle Gonfolite di età Oligocenica. Lo spessore di questi terreni affioranti nella zona è di circa 160 metri.

Vi è da osservare inoltre che tra i calcari Nummulitici di Faraona e il sovrastante membro conglomeratico della Gonfolite, cui si è fatto ora cenno, si sviluppa una successione marnosa di spessore valutabile tra i 100 e i 300 metri (Membro marnoso della Gonfolite denominata "Chiasso") che, nella zona in studio non affiora perché ricoperto dalle morene e dallo stesso lago di Monate, il quale probabilmente si è impostato in corrispondenza delle marne in oggetto, data l'agevole erodibilità di queste. Dal punto di vista strutturale, si è accennato al fatto che la zona è caratterizzata da un generale andamento monoclinale, con immersione verso WSW di 15° 25° circa. Ciò non esclude tuttavia la probabile presenza di alcune dislocazioni, difficilmente individuabili a causa della copertura quaternaria, ma suggerite da qualche particolare situazione geologica presente nella zona del lago di Comabbio e del Canale Brabbia. Si tratta in particolare dell'affioramento ocnico di Varano Borghi, non facilmente raccordabile con le marne oligoceniche di Inarzo-Bernate, come pure, più a sud, dell'ocene di Oneda in rapporto ai conglomerati oligocenici di M. Pelada.

## Idrogeologia del bacino del lago di Monate

Nella delimitazione del bacino idrologico si e' tenuto conto degli elementi di superficie e di quelli sotterranei.

Secondo la situazione superficiale, il bacino idrografico risulta esteso su un'area di 5.75 Km<sup>2</sup>, ivi compresa la superficie lacustre pari a 2,52 Km<sup>2</sup>.

Prendendo in considerazione la situazione sotterranea della zona a SE di Travedona, dove l'assetto degli strati ocnici, immersi verso occidente, e' tale da favorire la percolazione sotterranea delle acque verso il lago, l'area del bacino risulta incrementata di 0,74 Km<sup>2</sup>; tenendo conto di questa appendice sotterranea, la superficie complessiva del bacino idrologico reale e' di 6,49 Km<sup>2</sup>.

In base alle caratteristiche fisiche, i terreni affioranti nell'ambito del bacino possono essere suddivisi nelle due seguenti classi:

- a) - Terreni coerenti, prevalentemente impermeabili: a questa classe appartengono i vari termini del substrato terziario, e cioe' i calcari nummulitici dell'Eocene, nonche' i membri marnoso e conglomeratico della Gonfolite ologocenica; si osserva tuttavia che localmente i calcari eocenici possono dare luogo ad una certa permeabilita' per fratturazione. A questa classe si possono scrivere inoltre le argille del Gunz che costituiscono, ove presenti, la parte basale dei depositi quaternari.
- b) - Terreni incoerenti, con permeabilita' medio bassa: vi appartengono i depositi glaciali (morene) fluvio-glaciali e lacustri del Quaternario. Questi depositi presentano caratteristiche di permeabilita' molto variabili, essendo costituiti da sabbie argillose, sabbie ghiaiose, ghiaie e argille; il limo e' diffuso e talora prevalente, influenzando direttamente il grado di permeabilita' dei sedimenti. In questi termini sono presenti serbatoi idrici in corrispondenza degli orizzonti clastici dotati di maggiore permeabilita' ma in generale il grado di permeabilita' e' piuttosto basso.

Nell'ambito del bacino imbrifero di Monate i terreni prevalentemente impermeabili (Classe a) affiorano soltanto del 13% circa sulla superficie e cioe' in corrispondenza della dorsale di Faraona-Ternate e dei rilievi di M. Pelada, tra Osmate e Comabbio. Il

rimanente 87% dell'area e' ricoperto da sedimenti quaternari, con permeabilita' mediamente bassa (Classe b).

Il bacino e' caratterizzato da apporti di natura esclusivamente meteorica che alimentano, precipitazione diretta, il lago e, per percolazione e infiltrazione sotterranea, la falda idrica; quest'ultima si estende intorno al lago, impregnando i serbatoi naturali che contornano il bacino; la superficie freatica e' inclinata verso il lago e si raccorda con la superficie lacustre. Il rapporto tra l'area del bacino imbrifero, che e' molto modesta, e quella del lago e' tale da rendere piuttosto difficoltoso e lento il rinnovo delle acque del lago, a causa del limitato volume degli afflussi nel bacino.

I deflussi del bacino avvengono attraverso un solo emissario, il torrente Acqua negra, che da Travedona raggiunge il lago maggiore.

Le osservazioni effettuate in superficie e alcune indicazioni del sottosuolo consentono di affermare che il lago di Monate e' soggetto a qualche perdita idrica nel sottosuolo. Si tratta verosimilmente a percolazioni sotterranee di entita' piuttosto modesta che hanno luogo nella zona sud del lago, presso la cascina della Palude, verso il bacino di Comabbio, nonche' lungo il versante situato a NW dell'abitato di Monate, verso il bacino dell'Acqua Nera: in quest'ultima zona si individuano in particolare alcune sorgenti, la cui portata complessiva e' valutata intorno a 4-5 litri/s, situate a zone comprese tra i 230 e i 255 metri circa e certamente alimentate dalle acque del vicino lago di Monate, che si infiltrano attraverso le morene delimitanti il lago stesso verso nord.

Non si hanno invece indizi di perdite lungo il limite orientale del bacino imbrifero (zona Travedona-Moncucco), ne' verso WSW (Cadrezzate-Osmate), cio' dovrebbe essere dovuto alla presenza del substrato roccioso a modesta profondita', quindi in grado di assicurare l'impermeabilita' del bacino in questa zona.

## Relazioni tra precipitazioni, livello del lago e portate all'emissario

Le misurazioni finora eseguite sul livello del lago e sulle portate dell'emissario Acqua Nera sono purtroppo limitate a un periodo brevissimo, tra giugno e novembre 1981. L'acquisizione dei dati e' stata curata dall'Ing. E. Magni. Nell'attesa di poter disporre, come e' auspicabile per una migliore conoscenza del comportamento idrologico del lago, di registrazione piu' prolungate e possibilmente continue, sia delle precipitazioni che delle variazioni di livello lacustre e delle portate all'emissario, sono state analizzate quelle attualmente disponibili, con lo scopo di ricavare qualche indicazione di interesse pratico anche per gli altri studi, con particolare riferimento a quelli chimico-fisici e biologici.

Un elemento basilare a tale riguardo e' rappresentato dalle modalita' che presiedono al ricambio idrico del bacino lacustre, in quanto la conoscenza di tale fenomeno puo' opportunamente indirizzare la scelta e la priorita' degli interventi.

Con tale finalita' pratica, sono stati raffrontati i dati finora registrati presso Casa Mandelli a Travedona (livelli del lago e portate all'emissario Acqua Nera) con le precipitazioni dello stesso periodo, registrate presso la stazione di Ispra-CCR, la cui distanza del lago di Monate e' di soli 2,2 Km.

Ovviamente si ha ottima correlazione tra l'andamento dei livelli lacustri e le portate all'emissario: un aumento del livello e' sempre accompagnato da un corrispondente incremento della portata in uscita dal bacino e viceversa. Nel periodo in esame e' stata registrata una variazione del livello del lago di 26,5 cm. con un massimo livello in giugno e minimo in settembre; le portate misurate nello stesso periodo variano tra un massimo di 2185 l/s in giugno e un minimo di 13 l/s in settembre.

Piu' interessante risulta il confronto tra variazioni del livello lacustre e precipitazioni, quando queste ultime vengono esaminate per periodi stretti, ad esempio decadal. Tale confronto riportato nella fig. 7, indica innanzitutto che nel periodo giugno-agosto

la moderata piovosita', accompagnata da forte evaporazione, causa' un progressivo abbassamento del livello del lago e soltanto le prime importanti precipitazioni autunnali( terza decade di settembre) riportano la superficie lacustre ad un livello elevato che ridiscese in seguito, a causa del successivo periodo secco di novembre. Un dettaglio si rileva come ogni incremento e diminuzione della piovosita' dia luogo a inversioni della tendenza in atto a cio' avvenga di solito in maniera attenuata e con certo ritardo; l'entita' del ritardo risulta inversamente proporzionale alla intensita' delle precipitazioni. Il ritardo minore nella reazione tra piogge e aumento del livello del lago si verifica infatti in coincidenza con le punte pluviometriche piu' elevate, come quelle registrate nella terza decade di settembre (210 mm.). Si nota inoltre che l'abbassamento di livello avviene in generale con maggiore gradualita' rispetto al fenomeno inverso.

In base alle osservazioni sovraesposte, il regime idrologico del bacino in esame risulta strettamente legato alle condizioni pluviometriche, le quali, seppure con modesti ritardi, influenzano direttamente sia il livello del lago che le portate dall'emissario Acqua Nera.

E' certo che con l'acquisizione di nuovi dati, le osservazioni di cui sopra potranno essere utilmente verificate e affinate.

## Caratteristiche pluviometriche e termometriche

Ai fini della ricostruzione del bilancio idrico del bacino di Monate, sono stati raccolti ed elaborati i dati sulle precipitazioni e le temperature, registrati presso le sei stazioni pluviometriche di Gavirate, Ispra, Varano Borghi, Azzate, Miorina e Ispra-CCR, situate entro il raggio di una decina di Km. dal lago. Dalle prime cinque stazioni sono state utilizzate le registrazioni del periodo 1921-1972 (valore mediati su 52 anni), mentre per la stazione di Ispra-CCR, entrata in funzione successivamente alle altre, il periodo utile si estende dal 1959 al 1983 (25 anni).

L'insieme dei dati raccolti ha consentito la ricostruzione delle isoiete annuali (fig. 8) dell'andamento delle precipitazioni medie mensili (fig. 9) e delle temperature medie mensili e annue.

Tutti questi elementi sono stati utilizzati per le elaborazioni del bilancio idrico del bacino, a cui il capitolo seguente.

Le isoiete della regione indicano un regolare incremento delle precipitazioni da Sud verso Nord, con una componente secondaria da Est verso Ovest; tale incremento e' determinato dall'influenza dei rilievi montuosi presenti a nord e del lago Maggiore a Ovest.

Le variazioni pluviometriche nell'ambito della zona considerata sono molto accentuate: dai 1254 mm. di Miorina (Sesto calende) si passa a meno di 15 Km. ai 1789 mm. di Ispra.

Il regime delle precipitazioni (fig. 9) mette in evidenza due periodi di maggiore piovosita', con massimi in maggio e in ottobre. Abbastanza sostenute risultano anche le precipitazioni estive, che assumono grande importanza nel bilancio idrico, in quanto contribuiscono ad attenuare l'abbassamento temporaneo della falda freatica nel periodo piu' critico dell'anno, riducendo anche i tempi di ricarica della stessa. Il minimo pluviometrico estivo si registra in luglio, mentre il periodo meno piovoso dell'anno si estende tra dicembre e febbraio.

Per quanto riguarda le temperature, si ha un valore medio annuo di 11,5° con la minima delle medie mensili in gennaio 1,9° e la massima in luglio 21,3°.

## Bilancio Idrico

Il bilancio idrico e' stato impostato tenendo conto delle peculiarita' idrologiche del bacino, precedentemente descritte e, in particolare: che la totalita' degli afflussi e' stata dalle precipitazioni atmosferiche; che il bacino e' costituito, nell'insieme, dai terreni a permeabilita' bassa; che alcune perdite sotterranee influenzano, seppure modestamente, il bilancio idrico del lago di Monate; che, infine, le ridotte

dimensioni del bacino comportano modeste quantita' di afflussi.

Utilizzando tutti gli elementi disponibili, e' stato elaborato un bilancio idrico preliminare, su base annuale, impostato sull'equazione:

$$Q = P - E - q$$

dove Q e' la portata all'emissario (deflusso), P e' l'afflusso dovuto alle precipitazioni atmosferiche, E e' l'evapotraspirazione reale e rappresenta le perdite per evaporazione e traspirazione dal suolo, dalla vegetazione e dalla superficie lacustre; q rappresenta infine le perdite sotterranee del bacino.

In questa fase di ricostruzione del bilancio, Q rappresenta l'incognita, il cui valore e' ottenuto direttamente dall'equazione di cui sopra; tale valore potra' essere soggetto di riscontro soltanto in un secondo tempo, quando si disporra' di adeguate informazioni sui deflussi mediante misure dirette all'emissario.

P e' stato assunto come valore medio, pari a 1520 mm. delle precipitazioni annuali, ricavato dalla carta delle isoiete (fig. 8).

I valori dell'evapotraspirazione sono calcolati con il metodo di Thornthwaite (H. Scholler, 1962 e G. Castany, 1968) utilizzando nell'elaborazione le temperature registrate nella stazione di Ispra-CCR. Si e' ottenuto un valore di 717 mm/a per la porzione del bacino imbrifero esterna al lago; per quanto riguarda invece la E della superficie lacustre, e' stato applicato un coefficiente fisso, scelto fra quelli sperimentati in campo internazionale su situazioni geo-ambientali analoghe a quelle del lago in studio; il coefficiente scelto corrisponde al valore di 0,85 P (G. Castany, 1968). Avendo adottato una altezza di precipitazioni medie annuali di 1520 mm., il valore di E cosi' calcolato risulta pari a 1292 mm. che, al confronto con alcuni dati di altri laghi italiani (L. Cati, 1981), puo' considerarsi del tutto accettabile, anche se tendenzialmente eccedente rispetto a tali dati.

Il valore q e' stato stimato in 10 l/s (pari a 315.000 mc/a), tenendo conto delle portate misurate nelle sorgenti a NW di Monate (4-5 l/s), cui si e' accennato in precedenza, raddoppiate in considerazione che analogo fenomeno si ritiene avvenga nel

sottosuolo di Cascina della Palude, all'estremità meridionale del lago; si tratta ovviamente di un valore indicativo, che non dovrebbe comunque scostarsi molto dalla situazione reale.

Non si è ritenuto invece opportuno di introdurre nel bilancio altre voci, il cui contenuto volumetrico è irrilevante o difficilmente valutabile; ci si riferisce in particolare agli apporti provenienti dall'esterno del bacino tramite acquedotto e agli scarichi domestici, che in parte defluiscono nel lago e in parte vengono convogliati al di fuori del bacino. Altrettanto dicasi degli affluenti provenienti dalle rarissime unità artigianali e industriali della zona.

Di seguito vengono esposti i risultati del bilancio idrico annuale, che è stato elaborato tenendo conto che la superficie del bacino idrologico reale (compresa l'appendice sotterranea) è di 3,97 Km<sup>2</sup>, a cui si aggiungono 2,52 Km<sup>2</sup> dell'area lacustre, per un totale di 6,49 Km<sup>2</sup>.

#### Afflussi

$P1 = 1,520 \text{ m/a} \times 3,97 \text{ Km}^2 = 6.034.000 \text{ mc/a}$  (esclusa sup. lacustre)

$P2 = 1,520 \text{ m/a} \times 2,52 \text{ Km}^2 = 3.830.000 \text{ mc/a}$  (sup. lacustre)

$P1 + P2 = 9.864.000 \text{ mc/a}$  (Totale precipitazioni)

#### Evapotraspirazione

$E1 = 0,717 \text{ m/a} \times 3,97 \text{ Km}^2 = 2.846.000 \text{ mc/a}$  (Esclusa sup. lacustre)

$E2 = 1,292 \text{ m/a} \times 2,52 \text{ Km}^2 = 3.255.000 \text{ mc/a}$  (sup. lacustre)

$E1 + E2 = 6.101.000 \text{ mc/a}$  (Totale evapotraspirazione)

#### Deflussi

$Q = P - E - q = 9.864.000 - 6.101.000 - 315.000 = 3.448.000 \text{ mc/a} = 109,3 \text{ l/s}$ .

Questi dati mettono in evidenza che nell'annata media gli afflussi sono complessivamente dell'ordine di 9,9 milioni di mc, pari al

35%, costituiscono in deflusso del bacino, che corrisponde quindi a circa 110 l/s, quale valore medio nell'anno. Le perdite idriche del bacino sono globalmente circa 6,4 milioni di mc, quasi interamente causate dall'evapotraspirazione (95%) e soltanto di 5% alle perdite sotterranee.

Considerato che il volume di acqua del lago di Monate è valutabile in circa 45 milioni di mc, il deflusso teorico del lago nell'anno risulta pari al 7,6 % del volume del lago stesso.

Oltre al bilancio idrico dell'annata di piovosità media, ora illustrato, sono stati calcolati altri due bilanci, riferiti a due annate caratterizzate da piovosità rispettivamente scarsa e molto abbondante; ciò al fine di poter valutare le influenze prodotte nel bilancio dalle estreme variazioni degli afflussi annuali.

Nell'elaborazione di questi due bilanci sono stati utilizzati i dati delle precipitazioni del 1962, quale annata scarsamente piovosa (1.089 mm), e del 1963, abbondantemente piovosa (2.146 mm.). Per quanto riguarda l'evapotraspirazione, si è tenuto presente il concetto che il volume di acqua evaporata dalla superficie lacustre non è influenzato dagli afflussi, per cui nel calcolo di E2 è stato introdotto lo stesso valore calcolato per l'annata media (1.292 mm.) Per le perdite sotterranee è stato mantenuto invariato il valore di 315.000 mc/a, ritenendo che esse non siano influenzate in maniera significativa dalle precipitazioni.

Sono stati ricavati i seguenti dati:

Annata con piovosità scarsa (1962)

$P1 = 1,089 \text{ m/a} \times 3,97 \text{ Km}^2 = 4.323.000 \text{ mc/a}$  (esclusa sup. lacustre)

$P2 = 1,089 \text{ m/a} \times 2,52 \text{ Km}^2 = 2.744.000 \text{ mc/a}$  (superficie lacustre)

$P1 + P2 = 7.067.000 \text{ mc/a}$  (Totale afflussi)

$E1 = 0,5516 \text{ m/a} \times 3,97 \text{ Km}^2 = 2.048.000$  (Esclusa sup. lacustre)

$E2 = 1,292 \text{ m/a} \times 2,52 \text{ Km}^2 = 3.256.000 \text{ mc/a}$  (superficie lacustre)

$E1 + E2 = 5.304.000 \text{ mc/a}$  (Totale evapotraspirazione)

deflusso Q = 7.067.000 - 5.304.000 - 315.000 = 1.448.000 mc/a = 45,9 l/s.

Annata con piovosità abbondante (1963)

P1 = 2,146 m/a x 3,97 Km<sup>2</sup> = 8.520.000 mc/a (esclusa sup. lacustre)

P2 = 2,146 m/a x 2,52 Km<sup>2</sup> = 5.408.000 mc/a /superficie lacustre)

P1 + P2 = 13.928.000 mc/a (totale afflussi)

E1 = 0,700 m/a x 3,97 Km<sup>2</sup> = 2.779.000 mc/a (esclusa superficie lacustre)

E2 = 1,292 m/a x 2,52 Km<sup>2</sup> = 3.256.000 mc/a (superficie lacustre)

E1 + E2 = 6.035.000 mc/a (Totale evapotraspirazione)

Deflusso Q = 13.928.000 - 6.035.000 - 315.000 = 7.578.000 mc/a = 240,3 l/s

La tabella che segue riassume i risultati dei tre bilanci, esperimento i bilanci in milioni di mc, approssimati alla seconda cifra decimale:

Annata piovosità'	Annata piovosità'	Annata	
Scarsa 1962	media abbond. 1963	1921-1983	
-			
Afflussi	7,07	9,96	13,93
Evapotraspirazione	5,30	6,10	6,03
Perdite sotterranee	0,31	0,31	0,31
Deflusso	1,45	3,45	7,58

Si può notare innanzitutto la notevole differenza degli afflussi che si possono avere in due annate diverse; tale differenza si accentua notevolmente (fino a quasi cinque volte) nei valori dei deflussi, i quali risentono in maniera molto accentuata delle variazioni delle precipitazioni. Variazioni molto contenute si osservano invece nelle perdite per evapotraspirazione, che nei tre casi si mantengono tra i 5,3 e 6,1 milioni di mc ed è proprio questa modesta variabilità che dà luogo a importanti differenze nei deflussi: 1,45 milioni di mc nell'annata secca, 3,45 nella media e ben 7,58 in quella molto piovosa.

In percentuale l'evapotraspirazione varia, rispetto agli afflussi, dal 75% (annata secca) al 43% (annata molto piovosa), mentre negli stessi due casi il deflusso rispetto agli afflussi varia tra il 20% e il 54%.

I dati emersi dai due bilanci complementari di cui sopra indicano che il regime idrologico del bacino è soggetto, di anno in anno, a notevoli variazioni di comportamento, soprattutto in funzione degli afflussi, di cui è stata messa in evidenza anche l'importanza indiretta nei confronti del deflusso.

### Comportamento mensile del bilancio idrico

Con i dati a disposizione è stata effettuata anche l'elaborazione di un bilancio mensile preliminare per l'anno di piovosità media; tale bilancio fornisce l'andamento degli afflussi e delle perdite per evapotraspirazione, ponendo in evidenza mese per mese i periodi di alimentazione eccedente, quindi di elevati deflussi all'emissario, di perdita di riserve (abbassamento della falda freatica e deflussi all'emissario tendenti allo zero) e infine alla ricostituzione della riserva idrica sotterranea.

L'elaborazione è stata effettuata, come in precedenza, secondo il sistema di Thornthwaite, utilizzando le registrazioni termopluviometriche della stazione di Ispra-CCR.

Nella fig. 11 è riprodotto il grafico del bilancio che indica l'evoluzione dell'alimentazione pluviale e delle riserve sotterranee del bacino nel corso dell'anno.

Si puo' osservare che si ha eccedenza di alimentazione da gennaio a giugno, perdita di riserve in luglio, ripristino di queste durante i mesi di agosto settembre ed, infine ritorno alla situazione di sovraalimentazione nell'ultima parte dell'anno.

Ne consegue che il periodo di minore ricambio idrico e quindi piu' critico del lago dovrebbe aversi tra giugno e settembre. E' ovvio che la durata del periodo critico sara' piu' lunga in concomitanza con una stagione poco piovosa e viceversa.

Per quanto riguarda il ricambio idrico, si puo' ritenere che i movimenti delle acque del lago siano generalmente limitati agli strati superficiali, come indica la stretta correlazione tra precipitazioni e deflussi, messa in evidenza dalle registrazioni effettuate nel 1981 all'emissario Acqua Nera e commentate in precedenza.

Si osserva inoltre che, nella maggior parte dell'anno, tra aprile e novembre compresi, la stratificazione termica della massa lacustre ostacola il movimento delle acque profonde, piu' fredde di quelle sovrastanti, per cui il rimescolamento dell'intero volume idrico, ad opera del vento, puo' eventualmente verificarsi soltanto quando si hanno condizioni di isotermita. Tali condizioni si producono normalmente nel periodo piu' freddo dell'anno, quindi tra dicembre e marzo.

La lentezza del ricambio idrico del lago di Monate e' confermata dal valore del tempo teorico di rinnovo delle acque, ricavabile come rapporto tra volume del lago (45 milioni di mc) e il deflusso annuale medio (assunto in 3,45 milioni di mc.); esso risulta molto elevato, superiore ai 13 anni. E' questo un dato da tenere in seria considerazione nell'ambito degli studi e degli interventi di difesa ambientale della zona in esame.

## Conclusioni

Le indagini idrogeologiche precedentemente illustrate hanno permesso di acquisire una buona conoscenza specifica del bacino; e' una conoscenza di importanza essenziale anche per le altre componenti di studio, ai fini dell'interpretazione dei

processi connessi con l'inquinamento e in ordine agli interventi per la salvaguardia ambientale.

In riferimento ai riflessi che le caratteristiche idrogeologiche del bacino inducono sul locale ecosistema, si ritiene opportuno ricordare alcune, la cui importanza e' dovuta in particolare all'influenza che esse possono avere sulla vita e sull'evoluzione del lago.

Si puo' notare innanzitutto che l'assetto idrogeologico del bacino imbrifero e la litologia dei terreni che vi affiorano, caratterizzati da una permeabilita' globalmente molto ridotta, costituiscono elementi nettamente favorevoli nei riguardi del contenimento delle perdite del bacino; grazie a queste caratteristiche si puo' infatti affermare che la quasi totalita' degli afflussi meteorici e' destinata a partecipare (ovviamente al netto delle perdite) al ciclo di alimentazione del lago e cio' risulta particolarmente importante in questo caso, in cui il bacino ha dimensioni molto ridotte.

Dimensioni ridotte del bacino significano limitati afflussi al lago e cio' ovviamente rappresenta un elemento negativo per la "salute" di questo.

come gia' accennato in precedenza, i limitati afflussi comportano infatti tempi lunghi nel ricambio delle acque del lago con conseguenti possibilita' che si possano innescare il temutissimo fenomeno dell'accumulo progressivo del carico inquinante. Questo avviene in particolare nei livelli inferiori del corpo lacustre, dove il rimescolamento delle acque e' ostacolato per buona parte dell'anno dalla stratificazione termica, oltre che dalla scarsita' del vento.

Tutto sembra fare pensare che tale fenomeno di accumulo abbia probabilmente causato il repentino incremento del fosforo e dell'azoto nelle acque del lago di Monate alla fine degli anni settanta quando, nell'arco di circa tre anni, la concentrazione del fosforo aumento' da circa cinque a dieci volte, raggiungendo i 100 mg/l.

L'andamento mensile del bilancio idrico (fig. 11) fornisce utili indicazioni a questo riguardo, mettendo in evidenza che il

periodo piu' critico del lago e' tra giugno e settembre, quando gli afflussi netti si riducono e le riserve idriche vengono drasticamente intaccate.

In merito all'origine del carico inquinante di cui sopra e, in particolare, del fosforo, si ritiene di poter escludere la provenienza per dilavamento dei suoli naturali, considerata la limitata estensione del settore extra-lacustre del bacino e tenuto inoltre presenti le caratteristiche litografiche dei terreni affioranti, sia rocciosi che incoerenti, privi di concentrazioni in fosforo.

Altrettanti si puo' affermare dei suoli agricoli che nell'area del bacino hanno una diffusione areale molto limitata.

Per quanto riguarda le pochissime industrie presenti nella zona e le attivita' artigianali, l'indagine appositamente condotta ha escluso ogni influenza di queste.

E' da ritenere pertanto, nell'insieme delle osservazioni effettuate, che la causa determinante del decadimento qualitativo delle acque del lago sia da ricercare nelle attivita' antropiche, la cui influenza negativa sull'ambiente si sarebbe accentuata in seguito all'incremento demografico registrato in loco e anche a causa dell'uso sempre piu' abbondante di sostanze, in primo luogo i detersivi, non propriamente innocui.

## **Indagine idrogeologica della zona delle cave di Faraona, in vista di una loro destinazione a discarica**

### **Situazione idrogeologica e ambientale Considerazioni sulla progettata discarica "La malattia del lago" di Comabbio.**

Nell'ambito di un contratto di collaborazione tra il Centro Comune di Ricerca (CCR) di Ispra della Commissione delle Comunita' Europee (C.C.E.) ed il Consorzio Intercomunale per il Risanamento e la tutela del Lago di Comabbio, da parecchi anni, viene seguita la evoluzione trofica di questo lago misurando l'intensita' di parametri fisici chimici e biologici, considerati, universalmente, i migliori indici per conoscere la situazione di un bacino lacustre, prevederne l'evoluzione e giudicare l'opportunita' di applicare interventi atti a migliorare la qualita' delle acque di questo lago.

Le caratteristiche del lago di Comabbio e le loro variazioni nel corso degli ultimi tre lustri sono descritte nei rapporti stesi per il Consorzio e riportate in pubblicazioni italiane e straniere.

E' innanzitutto possibile affermare che i dati ottenuti testimoniano che "l'inquinamento" del lago di Comabbio non e' dovuto a metalli e veleni chimici, ma ad una elevata concentrazione di sostanze nutrienti, principalmente fosfati che va sotto il nome di eutrofia. (Dal greco eu-trophia = bene nutrimento).

I principali responsabili dell'elevato livello di trofia sono gli effluenti domestici, ma soprattutto, la morfometria del lago caratterizzata da una grande superficie rispetto alla poca profondita'.

L'elevata eutrofizzazione del lago di Comabbio e' evidente anche al profano che guarda il lago dalla riva. La densita' del fitoplancton e' tanto elevata da ridurre la trasparenza delle acque a un livello tale da abolire la crescita delle piante acquatiche sommerse (es. Elodea, Lagarosiphon). La scarsita' di ossigeno durante la fine dell'estate condiziona il pesce a

portarsi nelle acque di superficie (epilimnio) dove trova abbastanza ossigeno, ma anche una temperatura eccessivamente elevata. Il rimescolamento delle acque all'inizio dell'autunno provoca un abbassamento drastico della concentrazione di ossigeno anche nelle acque piu' superficiali.

E questo il "ciclo del lago" che possiamo descrivere partendo dal periodo ottobre-dicembre quando, all'abbassarsi della temperatura esterna, l'acqua superficiale, raffreddandosi a valori uguali e piu' bassi di quella profonda, da' luogo ad un rimescolamento completo, con improvviso abbassamento della concentrazione di ossigeno a cui segue un progressivo arricchimento di ossigeno favorito dall'abbassarsi della temperatura.

Nel periodo gennaio-febbraio la superficie del lago gela e, pertanto cessa il mescolamento della acque, essendo il lago isolato dall'atmosfera da uno strato di ghiaccio.

Subito dopo lo sgelo (fine febbraio, inizio marzo) la superficie del lago entra in diretto contatto con l'aria, la temperatura si mantiene ancora bassa (5'-7' C), ma l'intensita' della radiazione solare e' gia' elevata. Questa situazione favorisce un'intensa attivita' fotosintetica con conseguente produzione di ossigeno. A questo ossigeno di origine biologica viene aggiunto quello dell'aria, la solubilita' del quale risulta favorita dalla bassa temperatura della acque.

Da marzo a meta maggio il lago si stratifica termicamente e la concentrazione dell'ossigeno diminuisce progressivamente negli strati profondi e aumenta in quelli superficiali.

Da maggio ad agosto la stratificazione termica diventa sempre piu' evidente e diminuisce progressivamente la potenza dello strato superficiale sovrassaturo di ossigeno, isolando lo strato profondo, sempre piu' potente, privo (o quasi) di ossigeno. L'elevata concentrazione di ossigeno negli strati superficiali e' dovuta all'intensa attivita' fotosintetica delle ingenti fioriture di fitoplancton. L'assenza di ossigeno negli strati profondi e' dovuta esclusivamente alla degradazione delle sostanze organiche costituenti le alghe morte delle fioriture primaverili

ed estive che sono sedimentate nelle acque profonde e alla superficie dei sedimenti.

Durante questo periodo i pesci trovano ossigeno soltanto negli strati superficiali. Questo rifugio elimina il pericolo di una mortalita' massiva di pesci, in questi mesi. Le specie di pesci del lago devono essere preadattate, quindi, alle elevate temperature degli strati superficiali, che possono superare i 25' C Alla fine della stagione calda (settembre- ottobre) inizia la circolazione delle acque con il conseguente mescolamento delle acque superficiali (ricche di ossigeno) con quelle profonde (prive di ossigeno e ricche di sostanze organiche). Il volume dello strato ricco di ossigeno e' di gran lunga inferiore a quello che ne e' privo (o poverissimo) e, di conseguenza, il mescolamento dell'intera massa d'acqua riduce inizialmente la concentrazione dell'ossigeno a valori tanto bassi da non permettere la respirazione ai pesci nemmeno nelle acque piu' superficiali. Soltanto gli individui piu' resistenti a queste condizioni possono sopravvivere. Non meraviglia, quindi, che in questo periodo possano accadere morie di pesci piu' o meno ingenti con il conseguente peggioramento non soltanto della fauna ittica, ma anche delle condizioni dell'ecosistema lacustre. Con il progredire della stagione la circolazione delle acque inizialmente responsabile del crollo del tasso di ossigeno, arricchisce il lago in ossigeno anche negli strati piu' profondi ed il ciclo continua.

Occorre quindi riportare la qualita' delle acque ad un livello accettabile; e per livello accettabile intendiamo lo stato di mesotrofia, in altre parole una qualita' delle acque non eccellente, ma non nociva alla vita dei pesci, anche non particolarmente resistenti, e senza fioriture eccessive di alghe. Le acque di un lago mesotrofo sono abbastanza limpide, non emettono odori sgradevoli e permettono attivita' balneari per gran parte dell'anno. Inoltre, il costo per ottenere acque potabili e' elevato, ma non proibitivo. A livello internazionale si giudica che un lago e' risanato se viene portato da uno stato di eutrofia (o ipertrofia, come il Lago di Comabbio) a uno stato di

mesotrofia. Pretendere di portare questo lago a uno stato di oligotrofia (cioe', di acque molto pulite) e' pura utopia dato l'attuale stato trofico del lago e la sua stessa natura.

Tutti gli sforzi dovranno tendere al risultato ragionevole di portare la qualita' delle acque allo stato di mesotrofia .

L'estrema eutrofizzazione di questo lago e' dovuta alle immissioni di sostanze nutrienti (es. nitrati e fosfati) dal suo bacino imbrifero e dai sedimenti. La canalizzazione che sara' ottenuta mediante il collettore eliminerà le immissioni di sostanze nutrienti provenienti dal bacino imbrifero ma la qualita' di queste ultime contenute nelle acque e nei sedimenti del lago e' tanto ingente da non permettere il risanamento in tempi brevi.

Infatti nel lago di Comabbio l'entita'@ della sedimentazione organica non e' bilanciata dall'intensita' della mineralizzazione batterica e, di conseguenza, la sostanza organica si accumula nei@sedimenti.

Si @ riscontrato che nel centro del lago l'intensita' media di sedimentazione e', oggi, di 2 cm./anno. Da prelievi fatti con il carotatore a caduta si e' rilevata una mappa di distribuzione dei sedimenti.

Nella zona est del lago che parte dalla localita Boffalora sino a Corgeno lo strato di sostanza organica non supera i 30 cm., diventa di circa 40 cm. nei pressi di Mercallo per salire da 80 cm. a quasi 2 mt. al centro e a nord del lago.

Gli interventi in corso (collettamento degli scarichi), quindi, miglioreranno le condizioni del lago ma non saranno sufficienti a riportare il lago ad un livello di trofia accettabile. Infatti il livello di trofia potra' abbassarsi rimanendo sempre eutrofo.

Occorreranno altri interventi per portare questo ambiente ad un livello di mesotrofia.

## Riassunto

Scheda archeologica del bacino

Le palafitte: un problema aperto

La ricerca archeologica subacquea

Storia della ricerca nei laghi varesini

## Rinvenimenti

Il rilevamento topografico della palafitta del Sabbione: scopi e prospettive future.

## Lago di Comabbio

Geologia degli affioramenti.

la conca lacustre di Comabbio, situata nella fascia collinare che si estende ai piedi delle prealpi varesine, fra il lago Maggiore e il fiume Olona, si formò, come i contigui bacini lacustri di Varese, di Monate e di Biandronno, in seguito al ritiro dell'imponente ghiacciaio del Verbano.

L'attuale panorama geologico circostante il lago di Comabbio è caratterizzato da un'ampia diffusione areale di depositi incoerenti di origine glaciale e fluvio-glaciale, fra i quali emergono i testimoni dell'antica struttura geologica della zona, costituiti da rilievi rocciosi prequaternari.

I terreni più antichi, appartenenti alla formazione dei calcari Nummulitici, di età eocenica, affiorano in tre aree distinte: lungo la dorsale rocciosa che si estende fra Ternate e Comabbio (da Roncaccia a Faraona) e in corrispondenza delle scarpate di Oneda e di Varano Borghi.

Al di sopra di questi terreni si sviluppa la formazione delle Gonfolite, di età oligocenica, che costituisce i principali rilievi orografici della zona (Monte Pelada - monte della Croce, colline di San Giacomo, rilievi di Gaggio).

I depositi quaternari, connessi alla fase glaciale e post-glaciale, costituiscono infine la coltre superficiale che si estende su gran parte della zona.

### Paleografia del Quaternario

Un tentativo di ricostruzione delle fasi evolutive che, nel Quaternario, hanno interessato l'area dei laghi di Comabbio, di Monate e di Varese è riportato nelle figure A B C D .

Nella figura A è indicato il presunto schema idrografico esistente nel Quaternario antico, prima delle glaciazioni; il reticolo idrografico è diretto verso Sud ed è tributario del Ticino. I tre futuri laghi corrispondono a valli fluviali.

Nella figura B sono raffigurati i principali elementi caratteristici della fase glaciale (s.l.; le direttrici di espansione dei rami del ghiacciaio Verbano investono la zona dei laghi di Varese, di Monate e di Comabbio, operando la riescavazione delle antiche valli fluviali; nella fase di ritiro del ghiacciaio si ha la deposizione delle morene e la formazione dei cordoni di sbarramento che danno luogo all'insediamento dei bacini lacustri. Le direttrici idrografiche sono ancora indirizzate a Sud.

Nella figura C è rappresentato il sistema lacustre del periodo immediatamente successivo al ritiro del ghiacciaio. Il lago di Varese e quello di Comabbio costituiscono un unico bacino, la cui quota di sfioro è probabilmente superiore a 250 metri (relativo, riferito alle quote attuali) e le cui acque si immettono nel Ticino attraverso la soglia di La Cappelletta a SE di Mercallo. Anche il lago di Monate scarica le proprie acque nel lago di Comabbio. È in questa fase che si formano i depositi fluvio-glaciali terrazzati.

Nella figura D è rappresentata la situazione idrografica attuale. Il lago di Varese si è aperto una nuova via di scarico verso Ovest (bardello); il livello delle acque si è abbassato provocando l'immersione della soglia di La Cappelletta e delle torbiere Brabbia; si ha la netta separazione fra il bacino lacustre di Varese e quello di Comabbio, la cui comunicazione sarà riaperta soltanto successivamente dall'uomo, attraverso la palude Brabbia. Anche il lago di Monate si abbassa e non comunica più con il bacino di Comabbio, essendosi aperto un nuovo emissario verso Nord (T. Acqua Nera).

### Idrogeologia del bacino del lago di Comabbio

Una notevole fonte di informazione sulla idrogeologia, soprattutto per quanto riguarda i depositi quaternari, è costituita dai pozzi che sono stati eseguiti nella zona con lo scopo di produrre acqua, per uso urbano e industriale, dai serbatoi naturali presenti nella coltre quaternaria.

I pozzi piu' interessanti sono una quindicina; la profondita' di questi varia tra i 25 e gli 80 metri; sette pozzi hanno raggiunto il substrato terziario a profondita' comprese tra i 9 e i 45 metri, mentre altri sondaggi hanno attraversato oltre 70 metri di terreni quaternari, senza raggiungere il terziario.

L'andamento batimetrico del substrato terziario e' ricostruito in base ai dati dei pozzi e agli elementi rilevanti in superficie.

Ne risulta morfologia, dovuta all'azione glaciale, imposta sulle direttrice N.NE-S.SO, cioe' parallela all'asse longitudinale del lago di Comabbio, che si estende al di fuori di questo, fino a raggiungere la conca del lago di Varese verso NE e il versante del Fiume Ticino verso SO, tra Mercallo e Corgeno.

La depressione e' delimitata verso oriente dall'allineamento dei rilievi oligogenici di Corgeno e dalla dorsale, quasi interamente sepolta, che si estende a NE di Varano Borghi; a occidente la depressione si esaurisce invece a ridosso dei rilievi oligocenici di Mercallo-Comabbio e di quelli ecocenici di ternate.

Un'altra depressione morfologica del Terziario, di dimensioni piu' modeste e' individuabile lungo la congiungente il lago di Monate con quello di Comabbio fra i rilievi oligogenici di monte Pelada e di quelli ecocenici di Santa maria.

I pozzi eseguiti in questa depressione hanno attraversato di oltre 70 metri di Quaternario senza raggiungere il substrato, dimostrando l'accentuata profondita' di questo motivo morfologico.

Lo spessore complessivo del Quaternario nella zona, tenendo conto del dato sopraccitato e la massima quota di affioramento delle morene di Santa maria, risulta superiore al centinaio di metri.

I sondaggi della zona mettono in evidenza la presenza di acqua in uno o piu' livelli sabbioso-ghiaiosi del Quaternario; lo spessore di questi livelli varia notevolmente da zona a zona, data la natura irregolare dei terreni morenici, sede dei serbatoi idrici; alcuni pozzi indicano uno spessore complessivo degli strati acquiferi superiore alla decina di metri, mentre altri pozzi sono risultati sterili a causa dell'assenza di intervalli sabbioso-ghiaiosi.

Secondo i dati disponibili, non sempre attendibili, le portate dei pozzi variano da qualche l/s a 60-70 l/s, a causa della variabilita' areale delle caratteristiche fisiche dei serbatoi e delle condizioni di alimentazione degli stessi.

L'insieme delle conoscenze geologiche e idrologiche acquisite mediante i rilievi di superficie e i dati dei pozzi consentono di affermare che la zona in studio e' caratterizzata dalla presenza di un esteso corpo idrico sotterraneo che, con una certa continuita' areale, impregna i livelli sabbioso-ghiaiosi della coltre quaternaria del substrato terziario.

In base agli elementi disponibili, la superficie freatica di questo corpo idrico risulta in equilibrio idrodinamico con i laghi di Comabbio, di Varese e di Monate; essa si innalza debolmente in corrispondenza dei rilievi quaternari circostanti ai bacini lacustri.

tenuto conto di questa situazione idrologica, dell'estensione dei depositi quaternari e del particolare andamento del substrato impermeabile terziario, descritto in precedenza, si rileva che il regime idrico del bacino imbrifero di Comabbio, per quanto riguarda il sottosuolo, e' influenzato, seppure marginalmente, dalle condizioni idrologiche delle aree contermini, a causa di probabili movimenti di acque dovuti alla continuita' laterale dei serbatoi idrici.

## ERE GEOLOGICHE

Archeozoica - l'era che corrisponde ai periodi arcaico e algonkico, in cui compaiono le prime tracce di vita.

Cenozoico - (era) - Corrisponde all'era terziaria, se presa in senso stretto,, altrimenti si estende anche al quaternario, Comprende, a partire dal basso, i periodi eocenico, oligocenico, miocenico, pliocenico. Si distingue per le grandi variazioni nella configurazione della terra (sollevamento delle Alpi, degli Appennini, dei Pirenei, dei Carpazi, del Caucaso, dell'Imalaia, delle Ande); scompaiono i rettili giganteschi, e si sviluppano flora e fauna piu' vicino alle attuali. Notevole e' il raffreddamento del clima.

Paleogene o nummolitico - Divisione inferiore dell'era cenozoica, che comprende i periodi: eocene ed oligocene. Qualcuno vi distingue ancora il paleocene dall'eocene.

Eocene - (era) - Comprende talora con l'oligocene nel paleogene, divisione inferiore dell'era cenozoica. Ricopre le formazioni cretacee. Corrisponde di regola, in Europa, a grandi regressioni marine. Il passaggio all'oligocene, che lo sovrasta, e' spesso mal definito. L'attivita' vulcanica, vi fu alquanto piu' intensa che nel cretaceo, il clima caldo. Si usa dividerlo in due piani diversi a seconda dei bacini (Meridionali e settentrionali). In Italia e' molto sviluppato, soprattutto negli Appennini.

Paleocene o Eonummolitico - E' la parte inferiore dell'Eocene, che alcuni distinguono dall'eocene propriamente detto, separandone i piani, montiano, tanetiano e londiniano (a partire da quello piu' basso).

Montiano

Tanetiano

Londiniano

Oligocenico - Periodo dell'era cenozoica compreso fra l'eocene e il miocene, sui limiti del quale non va perfettamente d'accordo. La flora vi e' ricca, il clima prevalentemente umido, le mammuliti diminuiscono: sono attivi i coralli: in esso si hanno

grandi movimenti orogenici nella regione alpina, e si crede che in questo periodo cessi la comunicazione fra il mediterraneo e il bacino indiano. Si suddivide questo periodo, dal basso, nei piani Lattorfiano, Rupeliano e Cattiano.

Miocene - non c'e'.

Messiniano - si indica cosi' la parte superiore del Miocene

Pliocenico - pag 416

Mesozoica - Era compresa fra la cenozoica e la paleozoica: comprende i periodi cretaceo, giurassico e triassico. Viene detta anche secondaria: vi compaiono i primi uccelli e i primi mammiferi. Ha potenza notevole, circa doppia di quella cenozoica e meta' di quella paleozoica. Vi prevalgono calcari e dolomie, scarsi vi sono i quarzochisti e quarziti. Ha grande sviluppo nelle Prealpi, nell'Appennino centrale e meridionale, in Sicilia.

Cretacico - (periodo) - Periodo superiore del gruppo mesozoica: diviso di solito in due grandi divisioni: eo- od infracretacico e neo- o sopracretacico. Si diffondono le dicotiledoni: molto scarsi i mammiferi.

Giurassico - Sistema del gruppo Mesozoico (secondario) sottostante al Cretaceo e sovrastante al Trias cosiddetto perche' molto sviluppato in Giura. E' un periodo di scarsa attivita' orogenica. con predominio di trasgressioni, per i quali il mare invade lagune ed estere aree di terreni.

Malm o neogiurassico - Parte superiore del periodo giurassico, a carattere prevalentemente marino, distinto nei sottopiani: calloviano, oxfordiani, sequaniano, kimeridgiano, portolandiano ( titonico nella regione mediterranea).

Lias o eogiurassico

Dogger

Triassico - Periodo inferiore dell'era mesozoica, suddiviso in tre piani nettamente distinti: che si dicono dal basso: Buntsandstein, Muschelkalk e Keuper nel trias franco-germanico; oppure eotriassico, mesotriassico e neotriassico

nelle rimanenti nazioni. Nel tipo alpino si hanno potenti masse di calcari e dolomie associate con masse eruttive.

Eotriassico - Piano piu' antico della serie alpina del periodo triassico, corrispondente al Bundsandstein. In Italia si incontra in Sardegna, nelle Alpi Apuane, in Toscana, nelle Alpi occidentali, ed e' caratteristico nelle Alpi orientali.

Mesotriassico - Piano medio del trias: diviso nei sottopiani anisico (inferiore) o muschelkalk e ladinico.

Anisico - In senso lato divisione del mesotriassico (parte inferiore) con terreni costituiti da calcari e dolomie fossilifere, caratteristici di alcune regioni tedesche, ma diffusi anche in Italia. Si suol dividere, dal basso in alto, in Wellenkalk, gruppo delle anidridi, muschelkalk, propriamente detto, gruppo del Lettenkohle.

Vellenkalk

Muschelkalk

Ladinico

Neotriassico - Piano superiore del triassico, nel quale predomina il regime lagunare nell'Europa centrale, settentrionale e occidentale; nelle Alpi e nell'Italia prevalgono i calcari (marmi delle Alpi Apuane); rocce porfiriche si hanno nel Trentino e nel Bresciano. Comprende i sottopiani carnico, norico, retico (dal basso in alto).

Carnico

Norico

Retico

Paleozoica - Era compresa fra quelle archeozoica e mesozoica: comprende i periodi: Cambrico, silurico, devonico, carbonico, permico.

Cambrico - E' il periodo inferiore dell'era paleozoica, e risulta di tre piani: georgiano, acadiano, e postdamiano.; e' caratterizzato da ampie ingressioni marine, che crescono fino al potsdamiano, nel quale piano pero' si notano gia' regressioni parziali. E' un periodo di quiete vulcanica e orogenetica, a clima piuttosto uniforme, con qualche formazione glaciale. Ha notevole sviluppo in Sardegna.

Georgiano - Detto anche eocambrico. Piano inferiore del sistema cambrico

Acadiano - Piano medio del cambrico

Postdamiano.

Silurico - Sistema compreso fra quello Cambrico e quello carbonico, da qualche autore esteso anche al cambrico. Comprende i due piani ordoviciano e gotlandiano (detti anche eosilurico e neosilurico). Corrisponde ad un'epoca di intensa attivita' vulcanica, a clima uniforme, piu' caldo del cambrico e con notevole sviluppo di coralli. Si incontra nelle Alpi orientali, ed e' assai esteso in Sardegna.

Devonico o devoniano - Periodo dell'era paleozoica o primaria, compreso fra il silurico e il carbonico. In esso si hanno assai diffuse arenarie, schisti e rocce effusive (diabasi, dioriti e porfiriti) ed intrusive. La potenza massima ne e' di circa 7 Km. Le terre periartiche vi si estendono; la flora e' relativamente povera, compare il primo vertebrato terrestre (Tinopus antiquus della Pennsylvania). Il limite inferiore, col silurico, vi e' netto, meno lo e' il limite superiore. Vi e' molto spesso discordanza coi terreni silurici. Si incontra da noi nelle Alpi Carniche e, col suo piano superiore, in Sardegna. Si divide nei piani, reniano, eifeliano, condrusiano.

Reniano

Eifeliano - Piano medio del periodo devonico

Condrusiano

Carbonico

Permico - Periodo superiore dell'era paleozoica che alcuni usano fondere col sottostante carbonifero nel periodo antracolitico (o meno bene permocarbonico). I tedeschi usano chiamarlo Dyas. Si distingue in eopermico (inferiore e suddiviso in artinskiano e pengiabiano) e in neopermico o turingiano. Nell'Europa questo periodo e' rappresentato da formazioni continentali (e' un periodo di regressione) a facies lagunare o desertica, con depositi saliferi e gassosi. Vi si manifestano fenomeni vulcanici intensi, ma i corrugamenti orogenetici sono meno importanti che nel carbonifero. Clima dapprima umido,

quindi secco e notevole glaciazione. Flora simile a quella del carbonifero con qualche particolare forma di felci. Sviluppato nelle Alpi Liguri e marittime e, nella facies arenaceo-conglomeratica, in Lombardia.

Orogenia - (geologia) - Parte della geologia storica che considera le trasformazioni della crosta terrestre e specialmente l'origine della forma del suolo (vedi geologia).

## Mercallo dei Sassi.

Ricognizioni:

19/05/95 - Mercallo dei Sassi.

- 1) Al semaforo di Mercallo, verso Vergiate, sulla stradina laterale a sinistra, 100 metri oltre la Cappelletta, il sentiero a sinistra. Sentiero erboso con solchi di carri. Ottima visuale di Mercallo verso 325°. Sulla Sx retro di alcune ville e molti cani abbaianti. Le ville sono quello dietro "Condizionatori Branca". La stradina finisce con un cancello ai prati verso il lago; un cancello sulla Sx e prati privati verso Corgeno.. La strada finisce dopo 450 metri dall'inizio.
- 2) All'incrocio 75056500. Sentiero verso Sud abbandonando la strada asfaltata. Sentiero boschivo percorribile al massimo in bicicletta. A 200 metri i ruderi della cascina Laello (Fotografia). Un solo muro maestro sulla strada e pochi sassi dei muri N e S e a Ovest nessuno sono rimasti. E' privato e chiuso l'accesso con cancello e recinzioni. A 400 metri la linea elettrica che porta alla centrale Enel di Mercallo. Sempre avanti fino a quando il sentiero finisce sul retro della cascina Passera (800 metri). Sulla destra il ciglione. Si ritorna per un sentiero piu' basso che rientra sull'incrocio della linea elettrica. Non esiste altro modo di scendere a valle.
- 3) Dall'incrocio 75056500, sulla strada asfaltata verso Oneda. a 74506500 il sentiero verso Sud che e' probabilmente verso il basso della Cascina Passera e poi a Legnate. e' chiuso con sbarra. Alcuni muri in questo incrocio descrivono probabili costruzioni distrutte.
- 4) a 74506510 - L'acquedotto Artesiano del Comune di Sesto Calende. E' nel centro della valle. Cascina Mirabella e' sull'altro costone. esattamente a nord.
- 5) a 74506510 - La centrale di smistamento dell'Enel

- 6) a 75606500 - Parte un sentiero che scende verso est e dovrebbe essere parallelo alla statale e arrivare alla Cappelletta.
- 7) Dal centro di Oneda 73606480 prendere la strada a 120°. Passa attraverso le case e si aprono poi in campi coltivati. Tre curve a 90° e a quota 235 (73606430) si incrocia la strada che da Oneda va a Sesto Calende con quella che va alla ferrovia. Scendere verso la ferrovia. Si incrocia il Riale sulla strada. Non esiste ponte o costruzione per il passaggio che avviene sulla strada da Sx a destra. Il Riale nasce 700-800 metri a nord (presso la centrale Enel) e a destra entra in regioni private. Sui guada il ruscello e avanzare fino alla ferrovia. A sinistra si va alla cascina Legnate ma il divieto di accesso ai non autorizzati lo impedisce. A destra il casello ferroviario abitato ma non piu' funzionante come passaggio e piu' avanti un ponte sulla ferrovia. Questa strada collega il Sempione con Oneda. Sulla sinistra la cascina Casanova, agricola e funzionante; fattoria con mucche e puzza. Il Sempione all'altezza della cascina ristrutturata poco piu' a Ovest della concessionaria Honda. Del torrente non so trovano piu' tracce.

## Mercallo dei Sassi

Provincia di Varese - Superficie Kmq. 5.34 - Altitudine 277 m.  
Comuni limitrofi: Comabbio, Vergiate, Sesto Calende.

Mercallo e' posto sui terrazzamenti sud-occidentali del lago di Comabbio, con un territorio limitato a ovest dalle colline culminanti del Monte della Croce, a est dal lago e a sud dalla depressione che si spinge verso Oriano, paese limitrofo, frazione di Sesto Calende.

Gli studiosi di toponomastica danno per l'etimologia del nome due suggestive interpretazioni: secondo la prima, esso deriverebbe dal germanico "Markt Halle", supponendo in epoca longobarda l'esistenza di un mercato: l'altra ipotesi si ricollega invece al termine "Mark", ossia limite, pensando al fatto che Mercallo, nell'alto medioevo, fu luogo di confine fra il Comitato di Stazzona (Angera) e la Pieve di Angera con quella di Brebbia. Oggi alla denominazione tradizionale e' stato aggiunto "dei Sassi", per ricordare come il territorio di Mercallo sia ricco di terreni Oligocenici e le colline mantengano ancora diversi "trovanti" o massi erratici.

Benche' le palafitte trovate nel lago di Comabbio non fossero situate lungo la riva mercaltese, certamente l'origine del paese e' molto antica. Il ritrovamento di vari e ricchi corredi funebri risalenti all'epoca romana testimonia l'esistenza di un insediamento in quel periodo. D'importanza notevole e' la necropoli scoperta nel 1957 in localita' Vignaccia, sulla strada per Oriano. Le tombe, scavate nel 1957-59, hanno restituito un materiale di pregevole fattura, databile dalla prima meta' del I° secolo d.c.. Pezzi di eccezionale valore sono: due ampolline di quarzo, ricavate da un unico cristallo (sono conosciuti nel mondo pochi esemplari analoghi), una statua in ambra raffigurante un Erote, alta 5 cm., e vasetti antropomorfi.

D'origine medioevale e' la Parrocchiale di San Giovanni Evangelista. Ricordata nel "Liber Notitiae Sanctorum Mediolani" del XIII secolo con dedicazione al Battista

("Marchallo, ecclesia sancti iohannis baptiste"), presenta il campanile, con specchiature ad archi ciechi, tipiche del romanico lombardo: esso e' databile all'XI secolo. La chiesa, situata ai limiti orientali del paese, prospiciente al lago di Comabbio, ricevette una sostanziale modifica alla fine del seicento; il campanile fu mantenuto discosto dal corpo di fabbrica, sulla sinistra, ma venne sopraelevato per dotarlo di una cella campanaria, che ancora ricorda il rifacimento con la data 1690 incisa su un concio. Nel 1891 si decise una radicale trasformazione dell'edificio, con modifica dell'orientamento, cosi' che l'antica chiesa divenne il transetto dell'attuale e l'ex presbiterio venne a costituire la sagrestia. ma gli elementi strutturali della vecchia chiesa furono rispettati, cosi' che oggi si puo' vedere integra sul lato sinistro la facciata settecentesca, decorata da due nicchie ai lati del portale d'ingresso, con a sinistra la statua di San Giovanni e a destra quella di S. carlo. Sopra il portale un'aquila, simbolo di San Giovanni Evangelista.

Il nuovo temio fu consacrato dal cardinal ferrari, arcivescovo di Milano. E' in stile neogotico con decorazioni in cotto; l'interno, a tre navate, presenta al centro l'altare maggiore con scagliola settecentesca di scuola intelvese e a sinistra del presbiterio un pregevole quadro della fine del XVII secolo raffigurante il battesimo di Cristo. L'altare in fondo alla navatella destra ha la statua lignea della madonna del Monte del Carmelo e la scagliola alla mensa. Nella sagrestia, un bel mobile settecentesco, attribuito al maggiolini di Parabiago.

Il paese non presenta strutture abitative particolarmente rilevanti; lungo la principale Via Roma si allineano diverse case a corte tipiche dell'architettura settecentesca delle campagne lombarde.

I boschi circostanti ed il lago sono gli elementi naturali che caratterizzano il territorio di Mercallo. Interessante e' l'area paludosa nell'insenatura meridionale del lago, zona umida tra le piu' tipiche, adatta per la sosta degli uccelli di passo e popolata da diverse specie di malacofauna. Piu' a nord, sulla

riva, la vecchia fornace Colombo impiantata all'inizio del secolo, dall'alta ciminiera in cotto, e' stata ristrutturata negli anni settanta come centro di un villaggio di vacanza, che si estende con roulotte fisse sul bordo delo lago.

L'economia del paese, un tempo prevalentemente legata all'agricoltura, ha trovato nuovo impulso con la costruzione della superstrada Vergiate-Besozzo.

Lungo l'arteria sono sorte negli ultimi venti anni diverse aziende (Tessili e meccaniche) che danno ampio respiro all'occupazione e forza di lavoro, sempre pero' indirizzata per buona percentuale verso i vicini centri di Vergiate (costruzioni aeronautiche Siai-marchetti) e di Biandronno (elettrodomestici IRE-IGNIS).

La popolazione e' cresciuta notevolmente dagli inizi del secolo; da 801 abitanti nel 1901 si e' passati a 891 nel 1951, a 1051 nel 1961 e a 1365 nel 1971, per arrivare a 1539 nel 1981.

## Comabbio

Nell'atrio del palazzo Comunale la Dxxxx illustra le lapidi in memoria dei caduti della guerra.

- Trovare informazioni sul santuario ottagonale

Biblioteche e cultura a Comabbio:

testimonianze e memorie del passato

Se la Biblioteca di Comabbio e' oggi una realta', non e' certo una novita' ed un'esigenza di questi anni, dove l'istruzione e la cultura sono ormai patrimonio di tutti noi e quindi il dotare di una biblioteca anche il nostro piccolo Comune e' diventato una vera necessita'.

Rileggendo le pagine della storia di Comabbio vediamo che iniziative del genere erano gia' state attuate nel passato.

Con questo scritto vogliamo fare una breve e insolita carrellata sulle vicende culturali, le biblioteche e alcuni personaggi della cultura Comabbiense dei secoli scorsi che hanno lasciato traccia fino a noi e che vogliamo riproporre affinche' non se ne perda il ricordo.

La prima testimonianza di una biblioteca a Comabbio va riportata all'anno 1578.

Non si trattava beninteso di una biblioteca pubblica, ma della biblioteca privata del parroco di allora, il Prete Giovanni Antonio Besozzo.

A Milano, nell'archivio arcivescovile della Curia, abbiamo trovato un documento che elenca e descrive i libri del nostro Parroco: "Notta delli libri di P. e Gio'. ant. Besozzo curato di Comabbio plebe di Besozzo Diocesi di Milano".

Analizzando questo elenco si puo' intuire la cultura del curato ed in generale degli ecclesiastici di quel tempo.

La "Bibliotechina" non era ricchissima, una trentina di opere, e ovviamente tutte di carattere religioso.

Troviamo oltre la Bibbia e il Breviario Ambrosiano, opere di "aggiornamento teologico-pastorale" quale gli atti del Concilio

di Trento e dei concili provinciali e diocesani, che fanno pensare ad una seria accettazione della riforma ecclesiastica in atto, inoltre compaiono anche diverse opere di commento e vari compendi "sopra gli evangelij".

Curiosa e' la presenza di uno scritto del Savonarola attorno alla confessione, autore questo "molto letto" tra gli ecclesiastici lombardi del tempo.

In ogni caso dalla lista dei libri possiamo pensare ad una buona formazione culturale del parroco di Comabbio anche se di sapore manualistico, del resto non rilevante in quel periodo dove il clero viveva uno dei momenti piu' oscuro della sua storia.

Anche il nostro prete Gio. Antonio Besozzo non era poi del resto un attento osservatore delle norme se troviamo una "ordinazione" di San Carlo Borromeo del 1574 in cui lo esorta: "Porti li peli del labro di sopra tagliati secondo la decentia del sacerdote che celebra".

Nel settecento troviamo in Comabbio un personaggio che lascerà un segno importante nella cultura di allora.

Tale era il Conte Luigi Bossi Visconti la cui famiglia era la maggior proprietaria terriera nel nostro comune.

I Bossi giunsero a Comabbio in quanto il nonno di Luigi, Francesco, sposo' Anna Besozzi, di antica famiglia nobiliare di Comabbio.

Abitavano nel vasto palazzo ora Bielli-Coerini, prospiciente l'attuale piazza Marconi.

Da un documento conservato in casa Coerini, risulta che il Conte Luigi Bossi abito' quella casa dal 1770 al 1785.

Nato pare a Milano, ma secondo altri a Fagnano Olona, nel 1578, visse quindi l'eta' della sua gioventu' nella nostra Comabbio.

La sua vita fu densa di attivita' e molto travagliata.

Fu destinato dai genitori alla carriera ecclesiastica.

Dopo l'universita' frequentata a pavia, nel 1779 entra a fare parte del capitolo della Metropolitana di Milano.

Soggiorno' a Roma dove lego' con gli ambienti culturali di tendenza giansenista.

Al ritorno da Milano si affermo' nel mondo intellettuale lombardo collaborando al giornale "Giornale Letterario" di Milano e al "Giornale enciclopedico" oltre a scrivere e a produrre una quantita' di saggi e traduzioni di opere francesi.

**Ternate**

## VERGIATE

Vergiate ha origini antichissime. Durante i secoli il suo nome ha subito vari mutamenti: Vareglate, Varegiate, Verglatum, sono tra i piu' ricorrenti nei documenti storici. Vergiate comprende le frazioni di Cimbro, Corgeno, Cuirone e Sesona. L'annessione di questi comuni e' di epoca piuttosto recente. Risale, infatti, al secolo scorso e precisamente al 1869. Nei secoli precedenti i cinque paesi avevano seguito vicende diverse poiche' diverse erano le giurisdizioni amministrative e religiose. Dalla seconda meta' del 1800 invece, un unico destino ha accomunato i cinque paesi.

Il comune di Vergiate e' situato a 19 chilometri da Varese, sulla destra della statale 33 del Sempione e allo sbocco dell'autostrada Milano-Laghi, lungo il tratto Milano-Sesto Calende. Vergiate comprende le frazioni di Cimbro, Corgeno, Cuirone e Sesona. L'annessione di questi comuni e' di epoca piuttosto recente.

Risale, infatti, al secolo scorso e precisamente al 1869. Nei secoli precedenti i cinque paesi avevano seguito vicende diverse poiche' diverse erano le giurisdizioni amministrative e religiose. Dalla seconda meta' dell'1800, invece, un unico destino ha accomunato i cinque paesi.

Vergiate ha origini antichissime. Durante i secoli il suo nome ha subito vari mutamenti. Vareglate, Varegiate, Verglatum, sono tra i piu' ricorrenti nei documenti storici. In un manoscritto del 1608 si e' trovato anche Vergante. Il nome di questo paese ha sempre incuriosito gli studiosi che hanno cercato di scoprirne la provenienza ma con risultati non sempre convincenti. Tra le interpretazioni piu' note troviamo quella dell'Olivieri, (uno studioso di toponomastica), che fa derivare Vergiate in "AT" da "virectum", cioe' "luogo erboso".

Il venerando parroco di Vergiate, don Locatelli, aveva proposto una sua interpretazione. Vergiate sarebbe un sincopato da "in veridium agere" cioe' "adagiato nel verde". Il Gramatica, altro studioso di toponomastica, lo ha invece identificato nel

vocabolo gallico "Gat" cioe' "Transito". Ma l'interpretazione piu' plausibile sembra quella del Rohlf, studioso del secolo scorso, che ha proposto Vergiate come un derivato dal nome romano "Varellus" diminutivo di Varus, da cui si sarebbero poi nati Varellate, Varegliate, vareglate. La desinenza "ATE" indica "luogo di". "Luogo di Varello" sarebbe dunque la lettura del nome.

### Origini

Una antica leggenda racconta che un principe ungherese aveva rinunciato al proprio regno per amore di una bellissima zingara con la quale poi fuggi'. Dopo aver errato a lungo, i due giunsero in una terra verde e solitaria ove si stabilirono e fondarono un villaggio che chiamarono "verdeggiante". Con questo racconto si vorrebbe spiegare l'origine di Vergiate in un modo un po' poetico.

Attenendoci invece a notizie piu' verosimili, si e' appreso che ci sono testimonianze molto antiche di cui possiamo avvalerci per iniziare il nostro viaggio nel passato. Le prime testimonianze che sono state raccolte riguardano i tempi piu' antichi della storia umana. Si ritiene infatti che il paese fosse abitato gia' nei primi secoli del IV millennio ac (periodo tardo eneolitico), poiche' presso questi luoghi sono stati rinvenuti dei frammenti di ceramica di quel periodo e piccole selci color ocra che risalgono forse ai tempi piu' antichi. Ma le prove piu' consistenti dell'insediamento umano in epoca antica, sono costituite dal ritrovamento, avvenuto nel secolo scorso, di alcune palafitte nelle zone lacustri. Gli studiosi fanno risalire queste strutture a 2500 anni prima di Cristo.

Queste date ci danno la possibilita' di comprendere l'arco di tempo che ci separa da quei momenti della storia quando ancora l'umanita' viveva in modo semplice. Fino ad allora, tuttavia, l'uomo sentiva la necessita' di dare una degna sepoltura ai propri cari, manifestando cosi' un grande interesse per il culto dei defunti. Sono state reperite diverse tombe appartenenti al periodo del ferro. Fra Sesona e Golasecca, ad esempio, e' stata rinvenuta addirittura una necropoli che risale a quell'eta'.

A questo punto e' opportuno fare una precisazione: dobbiamo ricordare che le tappe della storia occidentale differiscono da quelle orientali. Infatti mentre l'Occidente era solo agli albori della sua storia, l'Oriente aveva gia' conosciuto splendide civiltà. Furono forse i popoli provenienti da queste zone e dall'interno dell'Europa a fornire nuovi contributi alle popolazioni dei nostri luoghi, introducendo l'uso dei metalli. Troviamo infatti, tra i reperti piu' antichi monili, vasi di terracotta, collane di bronzo, segni del lento cammino verso la civiltà'.

Vergiate in seguito e' stata abitata dagli Etruschi, un popolo che ancora oggi conserva molti misteri attorno alle proprie origini e al proprio linguaggio. Gli Etruschi hanno lasciato tracce evidenti del loro insediamento. Vicino alla cappella di San Gallo e' stata scoperta nel 1913 una stele con iscrizione nord-Etrusca che costituiva il coperchio di una tomba a cassetta oggi conservata al Museo Archeologico di Milano. Scavando un pozzo, inoltre, vennero alla luce delle fondamenta di edifici antichissimi e dei vasi etruschi. Il popolo etrusco rimase in questi luoghi fino all'arrivo di altre popolazioni.

Verso il VI secolo a.c., infatti, una grande immigrazione interessò l'Italia nella sua parte settentrionale. Dalle Alpi occidentali i Celtae (questo era il nome originario dei popoli che vennero in seguito chiamati Galli dai Romani) si stanziarono nel nord, divisi in bande di cui le principali erano i Boi, i Cenomani, gli Insubri. Furono proprio questi ultimi ad occupare il territorio di Vergiate e il circondario. A quell'epoca la zona era ricca di foreste che le conferivano un aspetto particolarmente rigoglioso.

Poiché' abbondavano di paludi e le acque, gli Insubri si collocarono sui monti da cui potevano controllare la situazione del circondario e difenderlo da eventuali minacce. Con la venuta delle ultime popolazioni celtiche, verso il 520 ac., si può ritenere conclusa l'ondata delle immigrazioni in Italia durante l'era antica. Nel frattempo la potenza romana si era ormai rafforzata nel cuore dell'Italia e non era lontano il periodo che

vedeva tale popolo divenire padrone della situazione italiana, bloccando quindi tutte le invasioni da parte delle genti provenienti dal resto dell'Europa.

Periodo Romano.

I Romani, abbiamo detto, cominciarono ad acquisire potenza e prestigio tali da divenire il popolo più potente dell'Italia che dal cuore della penisola andava estendendo i propri confini nelle zone circostanti. Dopo avere assoggettato i territori più vicini i Romani volsero alla conquista della Cisalpina. In meno di un decennio (dal 222 ac. in poi) tutta l'Italia settentrionale cadde nelle loro mani. Romani assicurò i propri confini settentrionali con la barriera delle Alpi, fondò nei nuovi territori delle città e realizzò nuove strade. Sembra che una di queste strade passasse nel territorio di Vergiate. Leggiamo "Lungo la vallata del Ticino correva una grande via militare che giunta al lago Maggiore proseguiva verso i valichi alpini". Ma Vergiate entra nella storia come campo di battaglia durante la seconda guerra punica, quando ancora il territorio era occupato dai galli. Roma era insospettata dal fatto che i Cartaginesi continuassero ad avanzare verso i Pirenei. Per tentare di fermare questa avanzata si alleò con Sagunto, una colonia greca. I Cartaginesi però, dopo averla espugnata, continuarono ad avanzare verso l'Italia. Al comando di Annibale entrarono nel nord-Italia attraverso il piccolo San Bernardo. Nella Gallia Cisalpina trovarono Publio Cornelio Scipione, inviato da Roma, che li stava aspettando. I due storici personaggi si scontrarono presso il Ticino (218 ac.) La battaglia, secondo alcuni storici, si sarebbe svolta nel territorio di Vergiate e precisamente nelle Corneliane di Sesona. Questa teoria sarebbe inoppugnabile in quanto convalidata dalle testimonianze di Polibio e di Livio. Del resto non è difficile scorgere a cennessione che esiste tra il nome del condottiero romano Cornelio Scipione e le alture di questi luoghi.

Nel secolo scorso, inoltre, presso queste zone, vennero alla luce delle armature romane e delle sepolture umane, resti, che probabilmente, di quell'antica battaglia. La dominazione romana, vavvenuta in seguito, lascio' molti segni ancor oggi evidenti. Nel 1935 il professor Betolone, sovraintendente del museo di varese, porto' alla luce nela localita' di San Gallo i ruderi di una villa romana a cui erano annesse le terme. Nelle zone circostanti erano sttate trovate delle tubazioni in pietra, piombo e cotto, tutte rivolte verso la medesima sorgente costituita forse da terme o da bagni. In una parete della chiesa parrocchiale di San martino e0 murata un'ara dedicata a Silvano, Dio latino protettore dei bosche e delle greggi. Negli scavi archeologici e durante i lavori svolti per la costruzione delle case e di strade sono state scoperte tombe, mnili, monete, che costituiscono altre prove dell'antico insediamento romano.

#### Frammenti di storia

Dover riassumere in poche righe il corso dei secoli e secoli di storia e' compito assai arduo ed impegnativo. Una trattazione analitica del lungo periodo che va dal medioevo all'eta' contemporanea e', tuttavia alquanto superflua considerata la scarsita' di notizie sul territorio vergiatese. Toccheremo quindi alcuni punti essenziali che interessano direttamente il paese. Dutante i primi secoli del medioevo, con la costituzione dei regni romano-barbarici, il territorio di Vergiate, con parte dell'Italia settentrionale, fu interessato alla dominazione longobarda ( dal 568 a 774 circa). In seguito avvenne uno dei fatti di maggior rilievo dell'intero medioevo., la costituzione del Sacro Romano Impero attuata da carlo Magno. Sotto il suo impero fu riunito tutto il territorio dellla futura Europa. Nei secoli successivi vergiate segui' le sorti di Milano e con essa passo', nel 1281, alla signoria dei Visconti. A Vergiate fu costruito un castello visconteo e piu' tardi un altro castello di proprieta' dei Daverio, una famiglia con la quale i Visconti mantennero sempre buoni rapporti.

Nel 1395 Galeazzo Visconti ricevette il titolo di Duca di Milano.

Al lungo regno visconteo segui' il periodo sforzesco conclusosi in breve tempo.

Per l'Italia si stava apreando un capitolo particolarmente travagliato. Dopo essere stata soggetta alle varie incursioni degli Svizzeri, Francesi, Spagnoli, nell'800, subi' defintivamente il dominio austriaco. Grazie al governo di Maria Teresa d'Austria, e all'aiuto fornito da Francesco Daverio, di cui parleremo piu' avanti, il territorio venne riorganizzato:"molti rimedi necessitavano fra i quali: la concentrazione in poche mani di una fonte di reddito, una forma di tributi diretti, un censimento e il famoso catasto dei beni fondiari che era al tempo stesso la premessa e la conseguenza della soluzione dei problemi economici". Tutto questo permettera' a governo un controllo fino ad ora inesistente. L'Italia, dopo il congresso di Vienna, si trovo' divisa i tanti pccoli regni. Il popolo italiano, che tanto aveva sofferto a causa delle invasioni e dei domin stranieri, questa volta si trovo' unito in un sentimento comune che aspirava all'indipendenza dallo straniero e lla formazione di un popolo unito. Il sogno di unificare la penisola, che era divisa fin dai tepi del Longobardi, si realizzo' nel 1861.

**CIMBRO**

Cimbro, una volta era Zimbrum. E' di Cimbro una deliziosa chiesetta dedicata a San martino; questa struttura architettonica religiosa sorge un po' piu' in basso rispetto al paese ed, essendo isolata, si lascia ammirare senza che rumori ed interferenze disturbino la quiete rurale dell'ambiente.

Una volta chiamato ZIMBRI o Zimbrum, come Vergiate ha dato adito a diverse interpretazioni. L'Olivieri non rifiuta l'ipotesi di un derivato da "Cimulus" essendo Cimbro situato sopra una collinetta. Il paese si trova infatti, in leggero pendio sopra un colle. Sempre nella frazione di Cimbro e' ubicata una deliziosa chiesetta dedicata a San Martino; questa struttura architettonica religiosa sorge un po' piu' in basso rispetto al paese ed essendo isolata, si lascia ammirare senza che rumori ed interferenze disturbino la quiete rurale dell'ambiente.

**CORGENO**

Corgeno "anticamente Corzeno" e' arroccato su un'altura da cui si scorge il lago di Comabbio. E' un centro medioevale che si e' conservato intatto nel corso dei secoli, rimanendo un luogo di interesse storico e culturale. Il paese e' dominato dal campanile in stile romanico della chiesa di San Giorgio.

CORGENO. "Anticamente Corzeno, potrebbe essere collegato col nome dei "Vicani" "Corogennates", secondo il Gramatica "Corghen-ates", formato da due parole celtiche (caer-gana) con il significato di "Castello rivierasco" del "caer-gana". La frazione e' arroccata su un'altura da cui si scorge il lago di Comabbio. E' un centro medioevale che si e' conservato intatto nel corso dei secoli, rimanendo un luogo di interesse storico e culturale. Il paese e' dominato dal campanile in stile romanico della chiesa di San Giorgio.

## CUIRONE

Cuirone, detto anche Cuvirone, ospita nel suo territorio il monte S. Giacomo, il piu' alto della zona (m. 431), anticamente meta di amene passeggiate delle nobili famiglie milanesi e del circondario. Vi si trovava, infatti, un luogo di ristoro caduto poi in disuso e quindi in rovina.

CUIRONE. detto anche Cuvirone e, in epoca passat Cuguirono, poi Cuvirone, non ha destato dubbi. Il significato del suo nome e' indubbiamente uno: "luogo sopra il colle".Cuirone ospita nel suo territorio il monte San Giacomo, piu' alto nella zona (431 metri), anticamente meta di amene passeggiate delle nobili famiglie milanesi e circondario. Vi si trovava, infatti, un luogo di ristoro caduto poi in disuso e quindi in rovina. La chiesa di Cuirone e' dedicata a San materno.

"Cuvirone nel settecento" - Catasto Teresiano "Cartografia del territorio di una piccola comunita'"

Titolo del fascicolo prelevato presso la biblioteca comunale di Vergiate.

Edito da "Amici di Cuirone" Libera Associazione in allegria" 1987.

Mostra documentaria

Sede della Mostra: Cuirone di Vergiate - Centro sociale, piazza Turati

Esposizione: dal 20/12/87 al 10/01/1988

Nella copertina compare un particolare tratto dalla Mappa del territorio di Cuvirone - I722(A.S.VA.) - Sezione finanziaria, atti catastali).

La Mostra e' stata realizzata con il contributo dei soci:

Miranda Baratelli - Giorgio Ostini - Alberto Senaldi - Dante Vanetti.

Carta di identita' di CUVIRONE nel settecento:

Comune di Lombardia

Pieve di Somma

Ducato di Milano

Feudo di Castelbarco Visconti (dal 1717)

Parrocchia di Cimbri con Cuvirone

Pieve ecclesiastica di Mezzana

Diocesi di Milano

Popolazione: 230 anime nel 1750

Territorio: pertiche 6339 tavole 5 nel 1755

Corsi di acqua: fiume Strona

Chiese: Una titolata a San Materno (con cappellano)

Attivita' mercimoniali: Un prestino, Un "Bettolino" (osteria), due molini ad acqua.

Descrizione di Cuvirone - copia estratto da libro "Monumenta Somae, locorunque circumjacentium" di F. Campana edito nel 1784. Traduzione dal latine di A. Bellini.

"CUIRONUM . Tax X. A poche miglia da Vergiate e' Cuirone, villaggio semidiruto, nobile per antichita'. Vi trovi rovine di rocche e un pozzo di grandissima profondita'. I contadini, smuovendo la terra, scoprirono urne di argilla piene di ceneri e, frammisti anelli secondo l'antico costume. Non lungi e' un tempietto antico, o meglio i ruderi di un tempietto dedicato a San Gallo con tracce di pitture. E' fama che in quella chiesuola i Vergiatesi usassero un tempo purgarsi al sacro fonte. Donde il forte dubbio che gli antichi abitanti di questi monti ubbidissero all'Abate e Principe Gallese.

Presentazione

L'attivazione del catasto teresiano, avvenuto verso la meta' del settecento, rappresento' per la Lombardia il momento culminante della riforma censuaria iniziata alcuni decenni piu' addietro dal Governo Austriaco. Venivano cosi' a realizzarsi molti degli scopi amministrativo-tributari che le Giunte del Censimento, appositamente costituite, avevano tenacemente perseguito superando non poche difficolta', rappresentate talvolta da privilegi ed altre irregolarita' consolidate durante la dominazione spagnola. Tutti i patrimoni immobiliari, senza distinzione alcuna, furono minuziosamente censiti e la finanza

statale pote' applicare le relative imposte con certezza ed efficacia. Il catasto teresiano ai nostri giorni rimane un grande esempio di tecnica topografica settecentesca ed e' nel suo complesso una delle fonti documentarie essenziali per l'analisi storica del tempo. A distanza di due secoli, dobbiamo realisticamente constatare che rispetto ad allora le cose sono notevolmente regredite. Pure in presenza di tecniche sofisticate il catasto attuale riesce faticosamente a gestire l'ordinaria amministrazione e lo stato non e' in grado di verificare con la dovuta certezza la base impositiva immobiliare dei vari possessori. Inoltre "apertis verbis" e con molta nostalgia, guardando le mappe teresiane con il cuore in gola diciamo: il paesaggio della nostra terra ha subito un'incredibile metamorfosi. L'ambiente e' sempre piu' degradato: i nostri fiumi ridotti a fogne a cielo aperto, boschi abbandonati e discariche ovunque. I centri storici sconvolti, la campagna cementificata da immobili costruiti senza rispetto ne' cultura in un disordine urbanistico dilagante che ha determinato e determina, la progressiva perdita dell'identita' di Comunita' nel senso piu' antropologico del termine. Ed ancora, dai documenti catastali rileviamo che spesso il cambiamento demagogico e superficiale dei nomi di vie, piazze e localita' ne ha sconvolto la toponomastica cancellando testimonianze preziose.

"Cuvirone" pero'... e' rimasto con grande fatica e qualche errore un'isola ancora felice e noi desideriamo che tale rimanga per il futuro. Questa mostra e' stata voluta e realizzata con grande passione anche da chi di "Cuvirone" non e', nella comune certezza che solo conoscendo il nostro passato si possa operare per un futuro migliore.

Associazione Amici di Cuvirone.

**Il Catasto settecentesco detto "Teresiano"**

Ai primi del secolo XVIII, vicende belliche e successorie portarono lo stabilirsi della dominazione austriaca in Italia. Per il Ducato di Milano inizio' cosi' un nuovo periodo storico di mutamenti sociali ed economici nonche' amministrativi caratterizzati

dall'introduzione di importanti riforme del sistema fiscale. Relativamente a quest'ultimo aspetto, vennero costituiti due organismi governativi denominati "Giunte del Censimento" (la prima opero' dal 1718 al 1733 e la seconda dal 1749 al 1757) con il preciso mandato di mettere ordine nella finanza locale e applicare con maggior equita' le varie imposte. Fulcro della riforma venne rappresentato dall'imponente opera del CATASTO detto "Teresiano" dall'imperatrice Maria Teresa d'Austria, regante durante il periodo della sua attivazione avvenuta nel 1760. Durante la prima giunta del censimento vennero eseguite le operazioni di misura dei beni siti nel territorio del Ducato limitatamente ai soli terreni; per gli edifici e i fondi montuosi le misurazioni vennero fatte in un sol corpo.

Va riferito che queste misurazioni vennero effettuate utilizzando la tavoletta pretoriana, un nuovo strumento di cui accenneremo piu' avanti. Tutti i dati topografici vennero riportati su varie mappe: mappe originali o di campagna, mappe ridotte e mappe copia in fogli componibili. Le mappe copia graficamente illustrate e colorate con l'indicazione molto pittoresca delle varie colture divise nei vari mappali di appartenenza. Ad ogni singolo mappale si riportava una numerazione progressiva a cui faceva riferimento un elenco dettagliato denominato "Sommarione". Onde facilitare l'individuazione censuaria dei vari possessori, il "Sommarione" era compendiato da un registro alfabetico denominato "Catastrino" (oppure Cattastino). Con l'insediamento della seconda giunta del Censimento (1749-1757) si effettuarono le misurazioni e le stime degli edifici; i dati vennero riportati su nuove mappe oppure, come accadde per il territorio di Cuvirone, vennero inseriti nelle mappe del censimento precedente con le relative aggiunte ai dati del "Sommarione". Dopo l'opera della "Regia Interinale Delegazione" (1758-1759) costituita con il compito di risolvere varie vertenze e reclami sollevati dai possessori, il catasto venne attivato nel 1760.

**Il territorio di Cuvirone nel catasto Teresiano. - Le Mappe.**

La misurazione dei beni di Prima Stazione del territorio di Cuvirone venne completata nel 1722. Una dettagliata descrizione in mappa riporta gli estremi dell'operazione con i nominativi degli esecutori. Essa recita: "CUVIRONE / pieve di Soma / Ducato di Milano misurata dal geometra Antonio Guyberc in occasione della Misura Generale cominciata li 3 di settembre 1722 e terminata a li 20 di ottobre. Assistito dagli intrascritti homini cioe' Ascanio Grognola, Francesco Agudio Benedetto Caielli e Antonio Vanollo in f. 13 (illustrazione stampata in copertina nella presente pubblicazione). La mappa originale, o di campagna, in rotolo venne poi copiata da un certo Gerolamo Giuone su una mappa piana di 13 fogli componibili aventi la dimensione di 510 mm per 405 mm e numerati nel lato superiore con cifre romane. Sul foglio XIII appare il quadro d'insieme generale. Nella fase di copiatura sono state illustrate ad acquarello tutte le varie colture ed ogni singolo mappale e' stato opportunamente numerato progressivamente in colore rosso con aggiunta a lato, in colore nero, la rispettiva misura in pertiche e tavole.

Gli immobili sono stati individuati con il colore rosso e censiti successivamente nella rilevazione dei beni di Seconda Stazione. La numerazione dei siti di casa e' stata fatta in marrone mentre la chiesa di San Materno e' identificata con la lettera "A". Va notato che il mappale n. 84 l'azzonamento tipologico, sebbene descritto analiticamente nel "Sommarione", risulta graficamente individuato in corpo unico.

Il territorio di Cuvirone ha la stessa estensione del comune censuario attuale.

La forma molto allungata, geograficamente allungata nella sua parte piu' ampia in direzione nord/sud (risulta stranamente identico a quello di Mezzana) confina a meridione con Arsago e Mezzana, a est con Vergiate e Corgeno, a settentrione con Varano, a est con S. Pancrazio, Villadosia e Cimbro. Orograficamente collinare nella parte settentrionale (culmina con il Monte San Giacomo) risulta molto boscato a brughiera, bosco forte e castanile. Nell'estrema parte settentrionale si

trova un pascolo molto esteso. Alla base di questo anfiteatro morenico si nota qualche ronco, un aratorio vitato e poi il nucleo abitato con la chiesa di S. Materno e numerosi orti, giardini e prati.

Proseguendo verso sud incomincia la zona pianeggiante con tutta la parte aratoria vitata e non ( complessivamente l'aratorio rappresenta 1/5 del territorio). Nella parte bassa del paese, verso occidente, vi sono numerosi ronchi ed oltre, ancora boschi. Nelle vicinanze della "Cassina della Torretta" si segnala un fondo di discreta dimensione coltivato ad aratorio vitato.

Una notevole fascia di brughiera e la riva boscata delimita la parte meridionale del territorio dove scorre, costeggiato da numerosi prati irrigui, il fiume Strona. Il corso d'acqua scende sulla linea di confine con Arsago in direzione nord-est/sud-ovest. Sul suo corso vi sono due molini, denominati "di Mirasole" e "della Resica" utilizzati principalmente per la macina dei cereali prodotti nella zona. Si puo' senza dubbio ritenere che la denominazione del molina della Resica e' riferita a un suo utilizzo per la segatura del legname, ipotizzabile in epoca precedente. L'unica zona paludosa e' situata nella parte nord-est del nucleo abitato.

Gli edifici si trovano tutti nel nucleo abitato eccezion fatta per le due "cassine di Mirasole e di Torretta" e i due molini sopraccitati.

La strada principale, orientata in direzione nord-sud, conduce da Varano al Ponte di Laveggio passando per il nucleo abitato; ed e' ritenuta tra le rotabili piu' antiche della pieve. Il Ponte Laveggio sullo Strona e' il crocevia di alcune strade importanti per Arsago, Vergiate e Mezzana. Va notato che il tracciato stradale dal centro abitato di Cuvirone a Varano, mentre appare sulla mappa di Varano del 1722, e' inspiegabilmente mancante sulla mappa di Cuvirone. Della strada principale dipartono alcune direttrici per Cimbro, Vergiate e vicinali minori.

IL SOMMARIONE

Sulla base delle mappe e' stato compilato un elenco dettagliato dei fondi censiti (Beni di Prima e Seconda Stazione) con l'indicazione dei possessori, tipo di coltura, estensione con le stime del "valor capitale" calcolato secondo una precisa tabella (Documento riprodotto in questa pubblicazione). Denominata "Tavola del Nuovo Estimo" e' approvata dalla Real Giunta del Censimento per Decreto il giorno 7 giugno 1755, questo registro e' conosciuto con il nome di "Sommarione". Sulle ultime pagine del registro vi sono alcune variazioni successive al 1755 e una pagine ove e' censita la chiesa di San Materno.

## II "CATASTRINO"

Si tratta di un elenco alfabetico dei possessori redatto per facilitare l'individuazione del valore tassabile. Compilato in base al registro "Sommarione", riporta per ogni singolo possessore (sia persone che enti vari) l'estensione in pertiche e tavole e il rispettivo "Valor Capitale". Il territorio di Cuvirone risulta composto complessivamente da pertiche 6939 e 5 tavole con un "Valor Capitale" stimato di 15.125 scudi e 4 ottavini di lira. (in questa pubblicazione e' riprodotto il sommario del "Catastrino").

## Cenni di vita rurale in Cuvirone

Durante il settecento l'azione delle giunte del Censimento fu molto incisiva e, onde poter acquisire tutti i dati relativi alla situazione economica e fiscale del Ducato di Milano, svolsero delle particolari inchieste nelle varie Conunta' note come i "Processi per le tavole". Il contenuto di questi processi consisteva in un certo numero di quesiti posti ai rappresentanti locali (consoli, abitanti del posto, ecc.) circa lo stato dei terreni, la produttivita' delle colture, le rendite, la situazione finanziaria delle Comunita', ecc. Queste inchieste, oltre ad essere una preziosa documentazione conoscitiva dal punto di vista censuario, rappresentano una fonte notevole per le notizie storiche relative alla vita rurale delle varie localita'. Per Cuvirone si e' ritenuto interessante considerare i due processi svolti rispettivamente nel 1722 e nel 1750 e dai quali si sono attinte le seguenti notizie:

## Il feudo di Castelbarco

Il comune di Cuvirone sin dal 1717 e' FEUDO dei Castelbarco Visconti. Con diploma dell'imperatore Carlo VI del 25 novembre 1716, interinato il 3 settembre 1717, il feudo di Montonate, Quinzano, Cimbro, Cuvirone, Villa, S. Pancrazio e Vizzola, viene donato al Conte Carlo Francesco Castelbarco Visconti. Il Castelbarco era l'erede dei Visconti di Cislago. La comunita' di Cuvirone corrisponde annualmente al feudatario una gallina per ogni focolare. Nel 1750 la comunita' non possiede ne' sindaco ne' reggente ma solo il console che cambia con periodicita' mensile in occasione delle adunanze che si tengono nella pubblica piazza, "Premesso il sonno dela campana". L'esattore comunale viene eletto nella stessa maniera. Al tempo dei processi qui considerati non vi sono terreni abbandonati. La comunita' ha una rendita che deriva dai vari livelli e fitti il cui ricavato serve per pagare il Cappellano. (Il religioso abita in una casa messa a disposizione dal Comune).

Un quesito del 1750 rileva l'esistenza di altre gabelle e dazi che vengono corrisposti al Conte Castelbarco: si tratta della tassa della "Macina" pagata dal "Prestinaro", la tassa sulla "Scanatura" pagata quando questa esercitata, ed il "Bolino del vino" che viene corrisposto dal "piccolo betolino esercitato in casa propria" la cui presenza era gia' stata segnalata nel processo del 1722.

La presenza di questo "Betolino" in Cuvirone e' da ritenersi molto significativa poiche' a nostro avviso indicherebbe che il transito sulla strada per Varano era di una importanza tale da giustificare la presenza di un luogo di assistenza ai viandanti.

## Le colture agricole

Dal processo del 1722 si rilevano delle informazioni circa le colture del territorio considerato. La parte aratoria si semina a "Segale", "Melgone", (Sorghus vulgare), "Miglio" e poco "Frumento" che serve appena per il consumo.

Per quanto riguarda la produttivita' l'inchiesta recita: "Si semina ... della qual segale qualcosa piu' di uno staro milanese a pertica

e se ne raccoglie qualcosa piu' di 4 stara compreso il primo. Il medesimo rende il seminato a miglio ma con meno della meta' di semenza. Il seminato a melgone rende circa uno staro di piu' con un solo quarto di stara di semenza".

Il prato rende "due fassi e un sol fasso" secondo la qualita' del fondo. Di rilievo la produzione di castagne provenienti dai fondi castanili fruttiferi (pari al 5% circa del territorio). Va segnalato che la parte boscata forte, sebbene non specificatamente citato nei documenti suddetti, era prevalentemente composta di querce. I ronchi erano coltivati con varietati diverse tra cui ortaggi e piante fruttifere. Relativamente alla parte vitata la produttivita' annuale risulta essere "un staro e mezza brenta" di vino a pertica secondo la qualita' delle viti. L'importazione di vino "piu' tosto" rileva la necessita' di procedere al taglio del vino locale in quanto di bassa gradazione. Si "Seta" se ne produce appena per il consume data la scarsita' di produzione di foglia di Gelso (dal "Sommarione" approvato nel 1755 nel territorio di trovano appena 18 moroni). Nel territorio di trovano due molini ad acqua sul fiume Strona a due ruote ciascuno. Ai proprietari vengono corrisposte, oltre al fitto, delle moggia di misture.

Antiche unita' di misura: si riportano alcune antiche unita' di misura in uso durante il settecento nel territorio di Cuirone - (Ducato di Milano)

Lunghezza: Trabucco (6 piedi)	= m.	2,6111
Braccio	= m.	0,5949
Superficie: Pertica milanese o censuaria (24 tavole)	= mq.	654,517
Tavola di 4 trabucchi	= mq.	27,271
Volume: Carro di legna da ardere di 16 braccia cube	= mc.	3,369
Capacita' per cereali: Moggio da Grano da 8 staia o 16 mine	= l.	146,234
Stai da 2 mine o 4 quartari	= l.	18,279
Mina	= l.	9,139
Capacita' per liquidi: Brenta di 3 staia	= l.	75,554

Stai di 2 mine 0 4 quartari o 16 pinte	= l.	25,184
Pinta di due boccali		1,574
Boccale		0,787
Misure di peso: Fascio di centnaio di 100 libbre grosse	= Kg.	76,251
Quintale di 100 libbre piccole		32,679
Rubbo di 25 libbre piccole		8,169
Peso di 10 libbre grosse		7,625
Libbra da olio di 32 once		0,871
Libbra grossa da 28 once		0,762
Libbra piccola da 12 once		0,326
Oncia da 24 denari		0,027
Monete:		
Zecchino di maria Teresa	lire	15
Filippo o scudo di argento	lire	7,5
Scudo di Milano	lire	6
Lira di Milano	soldi	20
Soldo	denari	12
Lira di Milano	= lit. It.	0,7675

#### Fonti archivistiche

Archivio di Stato di Varese (A.S.VA)  
 Archivio di Stato di Milano (A.S.MI)  
 Archivio della parrocchia di Cimbro e Cuirone - Cimbro

#### Fonti Bibliografiche

Busto Arsizio nel settecento - AA.VV., Citta' di Busto Arsizio, Busto Arsizio - 1985  
 L'immagine interessata - Catalogo della Mostra "Territorio e Cartografia in Lombardia tra il 500 e 800" - Archivio di Stato di Milano, Milano - 1984  
 Monumeta Somae, locorunque circumjacentium - F. Campana - 1784  
 Somma Lombardo - Storia e illustrazioni di Ludovico Melzi, Milano - 1880.

### Nonimativi di Possessori:

Castelbarco Conte Don Cesare q. Carlo Francesco  
Besozzi Conte Pietro q. Conte Teodoro  
Pogliago Giacomo q. Francesco  
Daverio marchese Giovanni Battista e Fratello q. Simone  
Campana Giovanni Battista e Fratello q. Giovanni  
Cajrate Giuseppe q. Orazio  
Piantanida Rev. Prevosto Giovanni maria q. Carlo Francesco  
Angeletto Giovanni Battista q. Francesco  
Besozzi Conte Pietro q. Conte Teodoro q. Campana Giovanni  
Campana Giovanni Battista q. Giovanni  
Ferrario Giovanni - Fontana Giuseppe maria - Galbariggio Carlo  
Giovanni - Macco  
Antonio maria - Macco Bartolomeo - Macco Giuseppe - Monastero  
del Sacro Monte -  
Pogliago Giacomo - Vanolo Giacomo - Vanolo Girolamo - Visconti  
marchese Hermes e  
Fratelli q. Carlo - Vizzola Giovanni Battista - Vizzola Pietro Antonio -  
Zarino  
Ambrogio - Zarino Francesco - Zarino Natale - Cajello Francesco -  
Parco San Giacomo  
Fatto un giro nel parco di San Giacomo con le indicazione  
dell'Ostini. Visto e percorso il tragitto pulito nel bosco con le  
antiche scalinate. In cima a San Giacomo, l'antica costruzione  
di una trattoria diroccata (diapoditiva n. ) e del tavolo  
rotondo che non ha significato conosciuto. Ripercorso il  
sentiero che scende a valle a Cuirone.

## SESONA

Sesona, era nei tempi antichi chiamata Sexano. In questa localita' sono state rinvenute tombe molto antiche che testimoniano la vetusta' delle sue origini. Sulla cima delle collinette, chiamate "Cornelliane", vi e' un'antica torre comunemente chiamata "Torrazzo di Sesona". La costruzione aveva, in tempi remoti, la funzione di torre di vedetta e di collegamento con le torri piu' vicine di Sesto Calende e Somma Lombardo. Come nelle altre frazioni anche a Sesona trova spazio una chiesetta, dedicata a Sant.Eusebio, la quale offre al visitatore un'immagine suggestiva per la luminosita' dei suoi affreschi e per le raffinare forme architettoniche.

Sesona era nei tempi antichi chiamata Saxana o Sasona. Anche a riguardo di questo nome sono state avanzate varie interpretazioni. Citiamo quella dell'Olivieri che appare la piu' credibile. Secondo lo studioso Sesona sarebbe un accrescitivo di "scees" cioe' "Siepe". In questa localita' sono state rinvenute tombe molto antiche che testimoniano la vetusta' delle sue origini.

Sulla coma delle collinette chiamate da sempre "Cornelliane", che si trovano in questi luoghi,vi e' un'antica torre comunemente chiamata "Torrazzo di Sesona". La costruzione aveva in tempi remoti, la funzione di torre di vedetta e di collegamento con le torri piu' vicine di Sesto Calende e di Somma Lombardo. Come nelle altre frazioni anche a Sesona trova spazio una chiesetta, dedicata a Sant,Eusebio, la quale offre al visitatore un'immagine suggestiva per la luminosita' dei suoi affreschi e per le raffinate forme architettoniche.

## Oriano

Oriano Ticino chiamato nel passato anche Orglano, Aureliano, Oreliano, Orliano

Citazioni sul luogo si hanno nel 712, 903 e 22 febbraio 1045 con assegnazioni testamentarie di lochi e masserizie.

"Oros" (monte) e "an" significa forse "Punto ove finiscono i monti.

Gli insediamenti devono essere visti come propaggini della vasta zona di sesto calende, Golasecca e Castelletto ticino.

Nel 1911, nelle proprietà di Luigi Iazzaroni 73026502, su vigneti in dimora, si trova una vasca.

Alcune canalizzazioni in pietra e tubo sono stati ritrovati sulla direttrice "Poggio di Oriano" verso 140° (anno 1934 sul fondo "Ingegnoli") Acquedotto romano già utilizzato nel 1883 per la popolazione.

Sul fondo del Simonetta, nel 1936, ritrovamento di una fornace.

Misurazioni e Catasto risalgono al 1560 e con la dominazione di Maria Teresa nel 1718 come Estimo del Comune di Oriano con Oneda pieve di Angera.

Altro catasto nel 1856

Fiumi - Roggia Molinara ???

Fortunato Consonno, subentra in tutte le proprietà del Venerando "Luogo Pio" di S. Corona nel 1880.

Il 18 gennaio 1449 il "Consiglio Generale delle Comunità di Milano" vende al Conte Vitaliano Borromeo la terra e la Rocca di Angera, quindi compreso Oriano e Oneda.. Prima ancora erano i Crivelli i proprietari di Oriano. I Crivelli erano di magenta, pieve di Corbetta.

Il Mombello diventa proprietario il 13 novembre 1638.

Galeazzo Maria Visconti, nel testamento del 1685 decide; Obbligo della conservazione integra e perenne dei beni e il loro costante accrescimento. Ma nel 27 luglio 1880 (195 anni dopo) un'asta mette in vendita i suoi beni.

1880 - Fortunato Consonno dominus del paese, nel 1883 fece costruire un lavatoio e data l'acqua al paese. Edifica una villa e costruisce la recinzione per circa 670 ettari di superficie -

Morì il 4 giugno 1901. Nel 1901 la figlia, Anna, vende attraverso il mediatore Colombini guadagnando molto spezzando la proprietà in lotti. Fu il via per il miglioramento economico del luogo.

Villa "Vittadini" e' la villa in centro con arco di passaggio.

Carlo Vismara di Vergiate (noto per la relazione sulla ferrovia a cavalli da Tornavento a Sesto Calende. Si interessa a redarre il progetto (2 dicembre 1845 ) per opere di riadattamento stradale di Oriano.

Stada "Varesinella" costruita il 10 gennaio 1855.

La statale del Sempione e' stata ufficialmente Provincializzata il 6 marzo 1866 e a veva uno sviluppo di Km 53,719 fra Milano e Sesto Calende.

Molini - 27 maggio 1835 in Oriano Basso il molino "Perosa" ha smesso nel 1976 sul torrente Lenza.

Carlo Vismara interviene come perito nel 1851 quando il Comune di Oriano intima al "Luogo Pio" di riparare le sponde erose del Lenza. Vismara ordina al "Luogo Pio" di riparare i bordi del Lenza per circa 60 metri con sassi e per un'altezza adeguata mentre il Comune deve pensare alla strada nell'anno 1851.

## Libri di documentazione:

- Il lago di Monate - Consorzio per la tutela e la salvaguardia delle acque del lago di Monate - Finito di stampare il 20 aprile 1990 per conto delle ASK edizioni (Viale Ippodromo 9 tel 0332-241400 - Varese) da OFFSETVARESE - a Cura di Paolo Baretto - Pier Federico Barnaba - Maria Adelaide Binaghi leva - Lanfredo Castelletti - Anna Cinelli - Oscar Ravera - Nicoletta Riccardi - Enrico Somma. - Libro presso la Biblioteca di Sesto Calende-
- Oriano sopra Ticino - un piccolo paese - (sotto gli auspici della societa' Storica varesina - Di Elso Varalli - Libro presso la Biblioteca di Sesto Calende - Stampato nel mese di settembre del 1978 da "La Tipografica Varese"

## Archivi e Bibliografia:

- Quaglia G., 1884 - Laghi e torbiere del circondario di varese - Tipografia Macchi e brusa , varese
- Nangheroni L. G. , 1932 - Carta gneognostica-geologica della provincia di varese - R. istituto tecnico di varese, 111 pp, Varese.
- Cita M. B. , 1975 - Studi stratigrafici e micropalontologici sulle formazioni comprese fra il Nummulitico e il Pliocene nel territorio di Varese. Boll. Servizio Geologico, v. 75, pp. 671-677, Roma
- Nangheroni G., 1976 - Appunti sull'origine di alcuni laghi prealpini lombardi - Atti Soc. Ital. Scienze Naturali, v. 1956, pp. 179-196, Milano
- Villa F. A., 1956 - Studi stratigrafici sul territorio subalpino Lombardo. Microfaune e microfacies del Nummulitico di Travedona - (Varese). Rivista Ital. di Palentologia e stratigrafica, Milano
- Cita M.B. , 1957 - Studi stratigrafici sul terziario subalpino lombardo, Nota VIII, Sintesi stratigrafica delle Gonfoliti, Rivista Italiana di paleontologia e Stratigrafia, Milano

- Ravera O., 1974 - Tre laghi della provincia di varese: lago di varese, di Comabbio e di Monate - Inquinamento, Milano
- Braghieri R. e Montanari L. , 1976 - I calcari Nummulitico-algali di Travedona e Ternate (varese) - Atti societa' Ital. Sc. Museo Civ. Stor. nat. Milano, v 177, Milano
- Cati L., 1981 - Idrografia e idrologia del po, Pubblicazione n. 19, Ufficio idrografico del Po, Roma
- Barnaba P.F., 1982 - Studio geologico - ambiente del bacino del lago di Comabbio (Varese) m- Idrogeologia e bilancio idrico preliminare, CNR, P.F. Promozione della qualita' dell'ambiente, Roma
- Nangheroni G., 1955 - Appunti sulle antiche variazioni di livello del verbanico e dei laghi di Comabbio a varese, Sibirium II: pag 235-236
- Tizzoni M., 1980 - lago di Monate - preistoria Alpina
- Banchieri D., 1986 - Preistoria dei laghi varesini - in collana studi paleontologici, universita' di Pisa, ed. Giardini.
- Baretto P., 1981 - Rilevamento subacqueo nella stazione palafitticola deol Sabbione - in "Sibirium", XV, 1980-1981, pp 3-14
- Bertolone M., 1957 - Recenti ricerche del centro studi preistorici e Archeologici di varese: ricerche dell'isola Virginia, in "Rivista di Scienze preistoriche", XII, pp 126.
- Binaghi M. A. , 1983/1984/1986 - Rilevamento topografico della palafitta del sabbione nel lago di Monate, Notiziario della Soprintendenza Archeologica della Lombardia.
- Castelrranco P., 1878 - le stazioni lacustri dei laghi di Monate e Varano e considerazioni generali intorno alle palafitte, in Atti della Societa' italiana di scienze naturali, XXI, pp.398
- Castelfranco P., 1880 - Notizie attorno alla stazione lacustre della lagozza di besnate, in Atti della Societa' Italiana di scienze naturali, XXIII, pp.192
- Castelfranco P., 1902 - I palafitticoli varesini e gli eneolitici della palude di Brabbia, in atti della societa' Italiana delle scienze naturali, seduta del 21 ottobre 1902.
- Cornaggia Castiglioni, 1955, - Nuove ricerche nella stazione palafitticola della lagozza di besnate, in "Sibirium", II, pp 93

Cornalia E. 1863, - Le palafitte e le stazioni del lago di vareso - in "La Perseveranza", Milano

Guerreschi G., 1983, - Biandronno, isolino virginia. Inseidamento neolitico - in "Notiziario dela sopraintendenza archeologica della Lombardia ", pp.3

Stoppani A., 1863 - Prime ricerche di abitazioni lacustri nei laghi di Lombardia, in atti della societa' Italiana di Scienze naturali, V, pp. 154

## ABBREVIAZIONI

A.C.A.M. - Archivio della Curia Arcivescovile di Milano

A.L.P.S.C. - Archivio del Luogo Pio di Santa Corona di Milano

A.S.L. - Archivio Storico Lombardo

A.S.M. - Archivio di Stato di Milano

A.S.V. - Archivio di Stato di Varese

R.A.C. - Rivista Archeologica dell'antica provincia e Diocesi di Como

R.G.S.A. - Rassegna gallaratese di Storia e d'Arte

R.S.S. - Rassegna Storica del Seprio

R.S.S.V. - Rivista della Societa' Storica varesina

## INDIRIZZI UTILI

Giorgio Ostini: - Fatto visita al Sig. Giorgio ostini nella sua abitazione. GIORGIO OSTINI - Artigiano del Legno - Presso Libera Associazione in allegria - 1987 - AMICI DI CUIRONE - Via San Materno 9 - 21029 - Cuirone di Vergiate. - Tel 0331/947349 - 02/29524813. Tornare a trovare qualche pomeriggio in quanto ha disponibilita' di far vedere le vecchie carte Teresiane.

Vergiate - La biblioteca si trova in Piazza Matteotti, 25 ed e' aperta dal Lunedì al sabato dalle ore 10:00 alle 12:00 e nel pomeriggio di lunedì e mercoledì dalle ore 14:00 alle 17:30 e martedì e giovedì dalle ore 14:00 all 19:00

Comabbio - Nel comune di Comabbio (0331/968572) la Signorina Nadia e' a disposizione per informazioni.

Pro-Loco - Presidente: Scarlatti Dino

Biblioteca: Signora Nuccia tel 0331/968984

## CERCARE

Sesona - Cercare l'antica torre di osservazione romana.

Cercare anche l'acquedotto che si trova dalla strada tra Sesona e Golasecca e gruppo Gruppetti. Poco dopo l'entrata sulla sinistra ma non si vede.

Parco naturale di San Giacomo - Esiste una pubblicazione allo scopo - Ricercare in biblioteca a Vergiate.

## 12.4 Pietre Miliari

# Pietre Miliari nel territorio

Ricerche nel territorio dal Ticino alla Veresina, dal confine svizzero a Melegnano - Abbiategrasso.

Questa raccolta ha come scopo di inventariare le pietre dando una descrizione del luogo, delle epigrafi, nella ricostruzione delle vecchie strade.

001A1 Vergiate - -4064 4065 del 18-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Sulla strada da Varese porta a Vergiate. All'incrocio che a sinistra porta a Somma, diritto a Vergiate e poco piu' avanti a destra va a Cimbro, girare a sinistra per Somma. Questa strada va alle cave di Vergiate e Tiro a Segno. Prima dell'autostrada e delle cave di Vergiate, un bivio indica Somma e a sinistra verso un bosco. Le scritte sono buone e anche la visibilita'.  
Notare: ABSAGO non ARSAGO (Seprio) Le scritte delle distanze sono state rifatte scavando quelle precedenti

----->  
SOMMA  
Km 3.500  
<-----  
ABSAGO  
Km 5.000  
GALLARATE  
Km 7.800

002A1 Vergiate - 4066 del 18-07-95 - 32TMR76006295

Sul Sempione a Vergiate. Al semaforo del Mercatone, nell'angolo tra Sesto Calende e Sesona.

Indicazioni:

<-----  
SESONA  
Chil. 0.400  
GOLASECCA  
Chil 3.375  
----->  
VERGIATE

### Chm 0.376

Le scritte deelle indicazioni delle distanze sono state rifatte scavando quelle precedenti

003A1 Oneda - 3854 3853 del 12/07/1995 - Posizione 32TMR72806420

```

----->
ONEDA m. 1
<-----
ORIANO m 3/4
MERCALLO m 2 1/2

```

Mentre le indicazioni odierne, ben dipinte e visibili sono state rifatte.

Quelle originali (vedi sopra), sono indecifrabili e nel mezzo di quelle nuove.

```

----->
ONEDA
????????
<-----
ORIANO
????????
MARCALLO

```

Presso l'incrocio "Croci di Scivino" ma la localita', sulle carte e' chiamata "Suino" vi e' una Pietra Miliare, molto alta in quanto ha una base piu' allargata ed e' posta contro una cinta arrotondata che incrocia Oneda-Oriano. Indicazioni storiche non piu' decifrabili Le scritte sono ridipinte e ben visibili. La pietra e' stata tolta dal terreno probabilmente per il rifacimento del manto stradale. Compare quindi la base piu' larga del corpo di qualche centimetro. Su questa base vi e' una scritta interpretabile come " 40 ".

---

004A1 Oneda ??? Posizione 32TMR72756424

Questa e' da trovare in quanto non visibile. Le indicazioni sottostanti si riferiscono a fonti storiche che si trovano sul libro storico di Oriano.

----->  
SOMA m 4 1/2  
  
ORIANO m 1  
ONEDA m 1 1/4

005B1 Ternate - 3804 del 12/07/1995 - Posizione 32TMR76007010

In Ternate centro, in via De Cristoforis una Pietra Miliare in vista sulla strada a circa 2 metri di altezza incassata nel muro di sostegno di una casa in collina. Dimensioni: ??????????:

<-----  
A COMABBIO  
MG 1 1/4  
----->  
A BIANDRONNO  
MG 2 3/4

---

006B1 Ternate - 3805 del 12-07-1995 - Posizione 32TMR76007010

In Ternate centro. in via De Cristoforis una Pietra Miliare in vista sulla strada a circa 2 metri di altezza incassata nel muro di sostegno di una casa in collina. Dimensioni: ??????????:

TERNATE  
-----  
DISTR. ??? di ANGERA  
-----  
???? DI COMO

---

007B1 Comabbio - 3806 del 28-07-95 - Posizione 32TMR74806888

In Comabbio Scendendo dalla via Garibaldi, al bivio con via dei Prati, sul muro di sostegno delle ville vi e' la seguente Pietra Miliare:

>>----->  
A MERCALLO  
MCI

<-----<<  
AD. OSMATE

---

008A1 Vergiate - 3797 del 28-07-95 - Posizione 32TMR75576465

Da Vergiate verso Corgeno. Al primo bivio che a sinistra porta a Mercallo o vecchia strada per Oneda. Nell'angolo Corgeno-Oneda

----->  
CORGENO  
Chm 1.200  
VARANO Chm ?????  
???????

da verificare con la diapositiva

009A1 Somma Lombardo - 3798 3799 del 28-07-95 - Posizione 32TMR75286010

Dai Lavandai al bivio di Golasecca e Coarezza nell'angolo Golasecca - Coarezza.  
In localita' Cassera verso il ristorante pizzeria IL COBRA

----->  
GOLASECCA  
Chil 1.800  
<-----  
COAREZZA  
Chil 3.000

---

010A1 Somma Lombardo - 3800 3801 del 28-07-95 - Posizione 32TMR74665976

Dall'incrocio della Pietra Miliare 9 , quindi dai Lavandai a Coarezza, a sinistra.

-----  
CONFINE  
DEL TERRI  
TORIO DI SOMA

Posta al bivio della strada asfaltata per Coarezza e un sentiero a sinistra probabilmente privato con indicazione di divieto di accesso.

---

011A1 Coarezza - 3802 3803 del 28-07-95 - Posizione 32TMR74005940

Definire bene anche le scritte cosa vogliono dire. Si trova sulla strada che dai Lavandai porta a Coarezza.

TICINELLA

-----

La parte superiore, invece di essere arrotondata, presenta degli spigoli.

012A1 Bernate Ticino - 3829 3830 3831 del 27-06-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

All'incrocio di Cuggiono, Bernate Ticino K. 1, Casate K. 1. Angolo di visuale 290°.

Si legge abbastanza bene CUGGIONO e sotto l'indicazione a destra. Le altre scritte sono indecifrabili. in quanto consuete. Si trova nell'angolo tra Cuggiono e Bernate Ticino a 1 metro dalla strada in mezzo all'erba. E' molto visibile.

----->  
CUGGIONNO.  
??????????  
-----  
BERNATE  
<-----

\* 013A Boffalora 3828 3829 6442 6443 del 23/03/96 32TMR87003570

A Boffalora Ticino per andare all'entrata dell'autostrada in localita'cascina Rescaldina sul lato est della strada. angolo di visuale ??????. E' molto ben segnata con vernice nera. Ottima conservazione e visibilita'.

BOFFALORA  
----->  
K. 0.463

-----  
MESERO  
<-----  
K. 3.704

014A Tornavento - 3825 3826 3827 del28/07/95 - Posizione 32TMR48947840

All'incrocio fra Tornavento e la strada della Malpensa. Nell'incrocio vi sono i cartelli stradali di "Vizzola Ticino" "Somma" "Malpensa" da un lato della strada per Tornavento e dall'altra parte "Tornavento".

La Pietra Miliare sitrova nell'angolo Tornavento Somma con visuale dalla strada della Malpensa di 290°. Ha una particolarita' che e' scritta sulle due facciate: Se da Tornavento si imbecca la strada della Malpensa, allo stop, e' visibile sulla destra. Su questa facciata e' cosi' scritto:

----->  
SOMMA  
CHIL. ????  
<-----  
NOSATE  
CHIL. 3.70

Se si viene da da Somma, si imbecca la strada della Malpensa e si gira per Tornavento, cosi' e' descritto:

----->  
SOMA  
M. 6  
<-----  
NOSATE  
M. 2

TURBIGO  
M. 3

----->

Da questa parte, la scritta Turbigo e' a livello della strada.  
La Pietra Miliare sembra un po' smossa e pendente  
verso Tornavento.  
Lo stato generale e' buono e ottima la visibilita'

015A1 Borsano - 3823 3824 del 30/06/1995 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Si trova all'incrocio fra Legnano - Busto Arsizio e Villa  
Cortese - Borsano. E' nell'angolo Busto Arsizio - Borsano  
con angolo di visuale a 290°. Lo stato e' buono e le  
scritte visibili. E' deturpata da vernice rossa. E' scritta da  
una parte sola visibile dall'incrocio e cosi' e' scritto:

----->

BORSANO

K. 1.500

<-----

CASTANO

K. 7.800

---

016A1 Busto Arsizio - 4086 4087 4088 ??? del 02-08-95 -  
Posizione 32TMR88985243

Sulla statale del Sempione, direzione nord, all'incrocio  
ove a destra conduce all'autostrada e poi a Fagnano  
Olona.

----->

FAGNANO OL

M. 2. ??

<-----

???????

Rileggere le indicazioni mancanti

---

017A1 Sesto Calende - 3855 3856 del 28-07-95 - Posizione 32TMR72836341

Sesto Calende. E' in localita'"Molini di mezzo". Strada che da Sesto Calende va al Ticino, all'incrocio con la strada "Via Vecchia".

PRESUALDO  
????????  
GOLASECCA  
????????  
PORTO A TORRE  
????????

La scritta "porto" e' poco decifrabile.  
Ha subito cancellazioni scavando le scritte chilometriche che sono indecifrabili e non rifatte e mancano le frecce di indicazione.

018A1 Somma Lombardo - 3821 3822 del ...-1995 - Posizione 32TMRxxxxxxx

Somma Lombardo verso La Maddalena. Si trova all'incrocio tra Somma Lombardo, la Maddalena, Strada della Malpensa e la strada delle Cascine. Le Cascine sono "BELTRAMADA", "BRUGHERIETTA", "LA BELEORA". La Pietra Miliare si trova nell'angolo delle cascine e la Maddalena.

----->  
MADDALENA  
Chil 1.200  
-----  
MOLINO UDI S  
Chil 2.100  
<-----

Cosa vuol dire MOLINO UDI S ????

019A1 Somma Lombardo - 3857 del 28-07-95 - posizione 32TMR75836000

E' appoggiata alla Stazione delle Barche in Somma Lombardo. E' visibilissima dalla strada asfaltata e in postazione verso Gruppetti.

----->  
Pto PRESUALDO  
M. 2.3/5  
<-----  
GOLASECCA  
M.1.1/2  
COAREZZA  
-----

Pto, il to e' scritto ascendente e piu' piccolo.

Sotto COAREZZA, non e' visibile in quanto sotto il livello della strada.  
Bisognerebbe scavare.

020A1 Oneda - 3850 3851 3852 del 28-07-95 - Posizione 32TMR74506510

Tra Oneda e Mercallo, all'inizio della salita, sulla destra. E' un segna confine e dalla parte di Oneda dice:

ORIANO  
CON ONEDA  
PROVINCIA  
DI MILANO

mentre dalla parte di Mercallo:

MARCALLO  
PROVINCIA  
DI COMO

021A1 Oneda - 3848 3849 del 28-07-95 - Posizione 32TMR74256575

Sulla strada che collega Oneda con Marcallo. Gia' sopra la salita, sulla destra, in curva, in localita' Cascina Bianchi.

MIRABELLA  
Chil 1.505  
<-----  
MARCALLO  
MET. .570

Non esiste freccia a sinistra che indica la Cascina Mirabella che dovrebbe essere nel sentiero che scende ripido, ma effettivamente alla cascina si arriva da questo sentiero e da quello precedente battuto in terra.

022A1 Mercallo dei Sassi - 3846 3847 del 31-06-95 - Posizione 32TMRxxxxxxx

Questa Pietra Miliare si trova quando dalla strada Vergiate - Besozzo, all'altezza dell'incrocio con Oneda - Corgeno, vicino alla pista delle automobili.  
Così e' scritto:

<-----  
MARCALLO  
CKL. 1.300  
<-----  
SESTO CAL.d  
CKL. 4.500

la "d" e' in ascendente. E le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte.

023A1 Vergiate - 3844 3845 del 31-06-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Si trova all'incrocio tra Vergiate e Varese, con Cuirone (Via dei Prati) e Cascina Malora. E' nell'angolo Varese - Cuirone. Con angolo di visuale a 30°.

<-----  
CUIRONE  
Km. 2.000  
----->  
CIMBRO  
Km. 1.200  
----->  
VARESE  
Km. 15.200

Le scritte chilometriche sono state rifatte e scavate.

024A1 Vergiate - 3842 - 3843 del 31-06-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Si trova all'incrocio tra Vergiate e Varese, con Cuirone (Via dei Prati) e Cascina Malora. E' nell'angolo Vergiate - Cascina Malora. Con angolo di visuale a 190°.

----->  
VERGIATE  
Km. 2.000  
<-----  
ARSAGO  
Km. 3.750  
<-----  
MORNAGO  
Km. 4.000

Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte.

025A1 Crugnola - 3840 3841 del 31-06-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Si trova tra Vergiate e Mornago - Varese. Con la deviazione a destra per Crugnola - Besnate. Appena dopo il passaggio a livello della ferrovia. E' nell'angolo Mornago - Crugnola con angolo di visuale a 75°.

----->  
CRUGNOLA  
CH. 1.400  
<-----  
CH. 2.400  
MONTONATE  
CH. 3.200

026A1 Vinago - 3837 3838 del 31-06-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Da Crugnola - Besnate - Gallarate verso Mornago -  
Azzate - Varese. All'incrocio con Vinago e via San  
Gaetano (piccola e sterrata e in discesa), tra Vinago e via  
San Gaetano con angolo di visuale di 110°.

----->  
VINAGO  
CH. 0.400  
<-----  
MONTONATE  
CH. 1.600  
?????????  
M""1?? 1/3

027A1 Montonate - 3835 3836 del 31-06-95 - posizione  
32TMRxxxxxxxx

Sulla strada tra Montonate e Solbiate - Albizzate -  
Albusciago - Sumirago, quando devia per Caidate, in  
quest'angolo con visuale di 165°.

----->  
SUMIRAGO  
CH. 1.300  
<-----  
CAIDATE  
CH. 1.600  
VARESE  
CH. 9.300

---

028A1 Sumirago - 3832 3833 3834 ??? del 31-06-95 - Posizione  
32TMR83086521

In Sumirago, sulla strada da Montonate a Caidate,  
all'altezza della chiesa di Santa Maria, stradine che porta  
in centro e verso il palazzo Comunale, all'interno della  
cinta di lauro che abbellisce la chiesa con angolo di  
visuale di 120° Con quest'angolo la scritta e':

S. MARIA.

---

028A2 Sumirago - posizione 32TMR83086521

e' stata scritta prendendo la Pietra Miliare dal punto  
originale che era prima del suo spostamento verso la  
chiesa per lavori di adattamento della strada e viabilita'.

Mentre in passato era leggermente anche girata e sul retro compaiono le seguenti scritte:

----->  
 CAIDATE  
 Chil. 1.735  
 VARESE  
 Chil. 11.983  
 <-----  
 MONTONATE  
 Chil. ??,982

029A1 Caidate - 3925 3926 3927 del 10-07-1995 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Si trova a Caidate nell'incrocio fra Caidate - Sumirago e Montonate - Mornago - Vergiate. Di fronte all'oratorio. Angolo di visuale a 250° mentre la strada di uscita e' a 220°

----->  
 MONTONATE  
 Km. 1.851  
 <-----  
 SUMIRAGO  
 Km. 1.200  
 -----  
 ??NONIA???  
 Km. 15.527

Ove scritto ??NONIA??? e' una mia interpretazione senza senso in quanto non ben definita. La base e' larga e fuori dell'asfalto.

030A1 Brunello - 3928 3929 del 10/07/1995 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Si trova a Brunello all'incrocio tra Varese - Gazzada e Caidate - Sumirago - Menzago - Besnate. Girando per Azzate nell'angolo con Caidate. Angolo di visuale a 260°.

----->  
 AZZATE  
 CHil. 1.850

031C1 Ternate - 3913 3914 del 10-07-95 - Posizione 32TMR76127018

E' appoggiata a terra incassata nel muro di sostegno a un terrapieno. E' a Ternate per andare a Varano Borghi. Sulla sinistra per via delle Cave con angolo di 245. Non si capisce bene che cosa vuole dire.

V.O.  
18.41

032A1 Comabbio - 3932 3933 del 10-07-95 - Posizione 32TMR75126888

Si trova a Comabbio appoggiata alla cappelletta di ????????? con angolo di visuale a 165°.

<-----

A MERCALLO  
SESTO CAL.  
<-----  
TERNATE

Le scritte di Sesto Cal. e Ternate sono state scavate e non compaiono le distanze chilometriche.

033A1 Comabbio - 3934 3935 del 10-07-1995 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Comabbio, Da Via Campiglio per andate a Osmate, sull'angolo per il campeggio che e' via Lago di Monate. Angolo di visuale 0°.

<-----  
AD OSMATE  
Chil. 1.447  
>>>----->  
TRAVEDONA  
Chil. 2.970

Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte

034A1 Lentate - 3937 3939 del 10-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Sulla strada Sesto Calende - Lentate al bivio. Questa Pietra Miliare e' irricognoscibile nelle scritte ed e' posta nel triangolo centrale del bivio con angolo di visuale a 265°.

NON LEGGIBILE

035A1 Lentate - 3936 3938 del 10-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Sulla strada Sesto Calende - Lentate al bivio. Angolo di visuale 130°

----->  
??????????  
Chil. ?.????  
<-----  
LENTATE  
Chil. 1.140

Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte

036A1 Villa Cortese - 3894 3895 ??? del 10-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

A Villa Cortese sulla strada per Dairago. Al semaforo che da Villa Cortese (Via Pacinotti e Via Righi e quella che porta a Borsano e Dairago, in quest'angolo con visuale a

315°, una Pietra Miliare vicino alla cabina telefonica.  
Poco visibile.

----->  
BORSANO  
<-----  
?????????

rifare la fotografia

---

037A1 Battuello - 3896 3897 3898 del 10-07-95 - Posizione  
32TMR93683305

In mezzo ai campi sulla strada che da Corbetta porta a  
Cerello e Cisliano e a destra a 90° verso Castellazzo -  
Robecco, in quest'ultimo angolo a con vista a 230°,  
nell'angolo con una cascina Brambilla.

CASTELLAZZO  
DE BARZI  
Chm. 2.588  
ROBECCO  
SUL NAVIGLIO  
Chl. ?????

038A1 Battuello - 3899 3900 del 10-07-95 - Posizione  
32TMR93723270

Sulla strada che da Corbetta - Robecco su Naviglio  
prosegue per Cassinetta di Lugagnano, sulla sinistra a  
90°, sulla strada che porta a Cerello - Cisliano, con  
visuale a 60°. Questo incrocio si trova a 500 metri dalla  
Pietra Miliare 037A

CERELLO  
ChL.. - .655  
ALBAIRATE  
ChL. 3.610  
BATTUELLO  
ChL. - 1.350  
CISLIANO

---

039A1 Vizzola - 3901 3902 del 10-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

A Vizzola Sulla strada che dal centro porta a  
Castelnovate, nell'angolo verso il cimitero con angolo 10.

<-----  
????  
<-----  
SOMMA  
LOMBARDO  
M. 3.15

---

040A1 Castelnovate - 3903 3904 del 10-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Dalla postazione della Pietra Miliare n. 39, si va a  
Castelnovate. Quando la strada incrocia a sinistra per  
Castelnovate e a sinistra va a Somma Lombardo, in  
questo angolo con visuale a 75.

----->  
VIZZOLA  
M. 3/5  
<-----  
SOMA  
M. 3.1/5  
BUSTO  
M. 8.1/5

E' molto alta dal filo della strada, probabilmente e' stata asportata e rimessa. Si vede benissimo in bordo piu' ampio della base che affiora dal livello terra e l'incisione " 26 "

041A1 Castelnovate - 3905 3906 del 10-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxx

Castelnovate. Da qui per raggiungere la strada provinciale della malpensa, a destra, prima di una curva, due viottoli di campagna impercorribili con visuale a 70. Un viottolo di questi, quello che ha angolo di percorrenza a 90°, doveva essere la vecchia strada.

----->  
BUSTO  
M. ????  
<-----  
SOMA  
M. 3.2/5  
GALLARATE  
M. 4.1/3

---

042A1 Angera - 3907 3908 3923 del 10-07-95 - Posizione 32TMR69786932

Sulla strada che collega Angera con Taino e Barzola a 210 metri dalla ferrovia Sesto calende - Luino e a 460 metri dalla stazione ferroviaria di Taino. L'incrocio e' Angera e Barzola - Taino. Qui con angolo di 110°.

----->  
A. CHEGLIO  
Chil. 0.226  
<-----  
A. BARZOLA  
ChiL. 1.320

---

043B1 Barzola - 3910 3911 del 10/07/95 - Posizione  
32TMR70547078

In centro a Barzola a circa tre metri di altezza. sull'unica  
strada che da Angera arriva a Barza

>>>>----->  
A BARZA  
CH. 1.282  
<-----<<<<  
CH. 4.101

Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte.

044A1 Varano Borghi - 3915 3916 del 10-07-95 - Posizione  
32TMR76637126

A Varano Borghi verso Cassinetta. e' nel centro del bivio  
Ternate - Gallarate . E' stesa a terra e e' stata rotta.  
Probabilmente la base e' ancora interrata.. Visuale a  
200°.

----->  
A TERNATE M. 3/4  
<-----  
A VARANO M. 1/6  
A SESTO C> M> 5 3/4  
A GALLARATE

045C1 Comabbio - 3917 del 10-07-95 - Posizione 32TMR75086880

A Comabbio in via Garibaldi. E' la strada che dal centro  
del paese porta alla provinciale. Su un muro di una casa  
a due metri di altezza

COMABBIO  
-----  
MAND.to DI ANGERA  
CIRCONDARIO DI VARESE  
-----  
PROV. DI COMO

046A1 Angera - 3918 3920 del 10-07-95 - Posizione  
32TMR68996752

Sulla provinciale Sesto Calende per Angera, (lungo lago),  
a destra una deviazione per Taino. con angolo a 40. Si  
trova sulla strada con angolo molto stretto e poresso una  
pozzanghera che la rende irricognoscibile.

<-----  
AD. ANGERA  
CH. 2.875  
----->  
A. TAINO  
CH. 1.380

Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte.

---

047A1 Taino - 3921 3922 del 10-07-95 - Posizione  
32TMR70106818

In Taino, sulla strada che da Angera va a Taino, al bivio  
con Cheglio, con visuale 90. e incassata nella strada e  
nell'asfalto.

----->  
A. TAINO  
ChiL. 0.224  
<-----  
A. CHEGLIO

---

048C1 Capronno - 3924 del 10/07/95 - Posizione 32TMR71217080  
Nella piazza principale di Capronno. con angolo di visuale  
a 20.

CAPRONNO  
-----  
DIST.XV. DI ANGERA  
-----  
PROV. DI COMO

---

049C1 Capronno - 3940 del 10/07/95 - Posizione 32TMR71217080  
Nella piazza principale di Capronno con angolo di visuale  
a 260.

----->  
AD ANGERA  
M.G. 2 1/4  
<-----  
A LENTATE  
??????

La scitta chilometrica sotto Lentate e' stata scavata e non  
rifatta

---

050A1 Capronno - 3941 3942 del 10/07/95 - Posizione  
32TMR71786972

Appena fuori di Capronno, per andare a Lentate e  
nell'angolo per Cadrezzate, nel prato con visuale di 110.

----->  
A. LENTATE  
Chi. 0.???

A. CADREZZATE

E' trppo incassata a terra per leggere la distanza a Cadrezzate.

051A1 Travedona - 3943 3944 del 10-07-95 - Posizione 32TMR74747282

A Travedona presso il cimitero per andare a Brebbia.

<-----<<<<<<  
A. BREBBIA  
Ch.I. 3.700  
>>>>----->  
A. BREGNANO  
Chil. 3.087

La stradina consigliata per Bregnano doveva essere una vecchia strada ormai in disuso. Nel percorrerla ci si trova nella valle, in mezzo ai campi e viottoli improponibili nel percorso se non a piedi. Qui in valle, due ponti della ferrovia e i due acquedotti di Bregnano. Se si risale , in Bregnano indica la strada per Travedona. Questo conferma che era una antica strada dismessa. Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte.

052B1 Ternate - 3945 3946 del 10-07-95 - posizione 32TMR75967006

In Ternate al semaforo di fronte al Comune. A tre metri di altezza

>>>----->  
A COMABBIO  
Chil. 1.495  
<-----<<<<<  
A BIANDRONNO  
Chil. 4.460

Le scritte chilometriche sono state molto scavate e rifatte.

053B1 Travedona 3947 del 10-07-95 Posizione 32TMR74627266  
In una stradina laterale

TRAVEDONA  
-----  
DISTR. XIX DI GAVIRATE  
-----  
PROV. DI VARESE

054C1 Brebbia 3948 del 10-07-95 Posizione 32TMR72827518

A Brebbia. Vicino al semaforo sulla strada che porta a Travedona.

BREBBIA  
-----

FRAZ. DI GAVIRATE

-----  
PROV. DI VARESE

Le parole FRAZ. e VARESE sono state scavate e rifatte

055A1 Brebbia 3949 3950 del 10-07-95 Posizione  
32TMR72787530

In Brebbia al semaforo. Fra le strade che dal centro di  
brebbia va a Travedona - Cadrezzate e a destra per  
Ispra e Angera e l'altro angolo fra Besozzo - Varese e  
Leggiuno - Monate, in questo angolo con visuale a 290.

>>>----->  
ALLA BOZZA  
Chil. 1.800  
<-----<<<<<  
AD ISPRA  
Chil. 3.151

Le distanze chilometriche sono state scavate e rifatte.

056A1 Bardello 3951 3952 del 10-07-95 Posizione  
32TMR76307578

In Bardello Sulla strada che da Ispra - Superstrada -  
Malgesso va a Bregano.  
Sulla destra cementata nel muro di una casa con angolo  
a 350.

<-----<<<  
A BREGANO  
Chil. 1.233  
>>>----->  
A BREBBIA  
Chil.5.037

Le distanze chilometriche sono state scavate e rifatte.

---

057A1 Bregano 3953 3954 del 10-07-95 Posizione  
32TMR76407488

A Bregano. Sulla strada che da Bardello va a Biandronno. A destra nell'angolo che porta a Travedona con angolo di 160°. Questa strada e' impercorribile e posta alla Pietra Miliare n.

<-----<<<  
A. BIANDRONNO  
Chil. 3.750  
>>>----->  
A TRAVEDONA  
Chil. 3.315

Le distanze chilometriche sono state scavate e rifatte.

058C1 Bardello 3955 del 10-07-95 posizione 32TMR76567590

A Bardello nell'angolo della piazza del Comune a 4 metri di altezza

BARDELLO  
-----  
Dist.XII DI GAVIRATE  
-----  
PROV. DI COMO

---

059B1 Bardello 4070 del 18-07-95 Posizione 32TMR76507598

Si trova in Bardello nell'incrocio principale e semaforo sulla che entra nel centro, verso Biandronno e via Pace.

<-----<<<  
A BREBBIA  
E  
BREGANO  
-----

---

060B1 Bardello 4071 del 18-07-95 Posizione 32TMR76507598

Si trova in Bardello nell'incrocio principale e semaforo sulla che entra nel centro, verso Via Pace e Varese. Quindi all'inizio di via Pace.

<-----<<<<  
AD OLGINASIO

Chil. 1.690

Le scritte chilometriche sono state scavate e rifatte.

---

061B1 Bardello 4072 del 18-07-95 Posizione 32TMR76507598

Si trova in Bardello nell'incrocio principale e semaforo sulla che entra nel centro, verso Via Pace e Varese. Quindi all'inizio di via per Varese angolo via Pace.

>>>----->  
A GAVIRATE  
Chili. 1.774

L'ultima "i" di Chil.i e' in apice e chiaramente visibile

La scritta chilometrica e' stata scavata e rifatta.

062C1 Mercallo dei Sassi 4076 del 18-07-95 Posizione 32TMR74506658

questa e' a Mercallo dei Sassi di fronte alla chiesa su un muro di casa.

MERCALLO  
-----  
DIST. XV DI ANGERA  
-----  
PROV. DI COMO

---

063A1 Castelseprio 4019 4020 4021 del 16-07-95 Posizione 32TMR89366250

Castelseprio. Da Cairate per Castelseprio, a 300 metri dal centro cittadino, presso la cappelletta di San Rocco, al bivio di una vecchia strada dismessa che a sinistra porta a Peveranza . Questa Pietra Miliare ha doppia scritta: davanti, per chi viene da Cairate:

----->  
VICO SEPRIO  
CHIL. 3.051  
<-----  
PEVERANZA  
CHIL. 2.201

mentre per chi viene da Peveranza:

----->  
GORLA MAGG.  
Km. 2.600

064A1 Lonate Ceppino 4011 4012 del 12-07-95 Posizione  
32TMR91386180

Si trova sulla strada che da Lonate Ceppino va a Tradate. a meta' strada fra i due paesi (1200 metri) sulla destra con angolo a 100° nell'angolo fra Tradate e Via San Bernardo. E' scritto:

----->  
ALLE CASSINETTE  
DI Si. BERNARDO  
??? L. 0.023

la "i" di Si e' in apice e dove non si legge i chilometri ?? e' perche' e' rotta.

---

065A1 Solbiate Olona 4007 4008 del 12-07-95 Posizione  
32TMRxxxxxxxx

E' a Solbiate Olona, sulla strada che da Caronno - Carnago - Solbiate va a Gazzada - Varese. E' in centro abitato nell'angolo Caronno - Gornate Olona con visuale a 170° E' difficilmente visibile nelle scritte in quanto sono stati appiccicati in diverse riprese cartelli pubblicitari incollati.

E' una Pietra Miliare da rivedere e pulire con pazienza.

<-----  
SOLBIATE A  
----->

---

066A1 Gornate Olona 4009 4010 del 12/07/95 Posizione  
32TMRxxxxxxxx

E' a Gornate Olona con visuale a 40° sull'entrata del cortile della casa del prete. L'incrocio e' Gornate Olona - Morazzone Varese e sull'angolo della vecchia strada per Castiglione Olona e il centro del paese.

<-----  
A  
CARONNO COR.  
CH. 1.090  
  
CASTIGLIONE  
CH. 0.710  
----->

COR. significa Corbellaro una frazione vicina.

066A2 Gornate Olona - 6397 del 16/03/96 - posizione 32TMRxxxxxxxx

Alcuni dicono che una Pietra Miliare simile era nell'altro angolo del cancello del cortile del prete e l'altra nell'angolo arrotondato della villa.

Il prete racconta che una di queste Pietra Miliare e' custodita nel giardino tirato a verde di una villa sulla stradina che porta a Sam Michele.

E' una Pietra Miliare da trovare e catalogare.

Trovata il 16/03/96 in una casa. Ho chiesto di fotografarla ma ho avuto delle complicazioni. Si vede benissimo se si va alla chiesetta in collina. dalla chiesetta ho fatto una fotografia verso il basso.

067A1 Vocca - 4013 4014 4015 del 14/07/95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

E' una Pietra Miliare particolare di sezione triangolare. Si trova sulla strada tra Varallo Sesia e Alagna quando sulla sinistra si va a Vocca . Angolo visuale di 195°.

La facciata verso la strada provinciale :

S P.VC  
DI  
VALGRANDE - SESIA

-----  
VARALLO  
<-----< Km. 3.32

-----  
VOCCA  
Km. 2.10 >----->

-----

la C di VC e' stata scavata

Morca ???

Ove S P.VC significa Strada provinciale per Vercelli

S C  
PER  
MORCA

angolo 105°.

068A1 Cavallirio - 4016 4017 del 14-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Sulla strada da Cavallirio a Arona. A Cavallirio ove incrocia una strada con via delle Cave, presso il cimitero. Angolo 0°.

VIA  
STUCADA

vedi diapositiva.

069A1 Castelletto ticino - 4059 4221 del 28-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

vedere le diapositive

da rileggere

---

070B Comabbio - 4075 ??? del 18/07/95 dove ????? - Posizione 32TMR74506658

E' in Comabbio nella piazza della chiesa. E' in pietra ma si sfarina molto.

Fra pochi anni non e' piu' visibile.

<-----

A. COMABBIO  
Chil. 2. - 812

???????

---

071C1 Bardello - 4073 del 18-07-95 - Posizione 32TMR76767595

Si trova in via Mazzini 8

BARDELLO

-----

DISTR. ??? DI GAVIRATE

-----

PROV. DI COMO

Il numero del distretto e' stato cambiato e prima di Come era scritto Varese

072B1 Olginasio - 4018 del 12-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

E' in Olginasio sulla strada da Bardello a Besozzo in via Rebuscini

>>>>---->

A. BESOZZO  
Chili. 1.40

L'ultima "i" e' in apice ed e' stata scavata e rifatta

073A1 Monvalle - 4003 4004 del 12-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Si trova sulla strada da Turro a Monvalle nell'angolo di  
cinta di ringhiera di una ditta di trasporti fra Turro e  
Monvalle. Angolo di visuale a 300°.

>>>>----->  
A MONVALLE  
M G 1/2  
<-----<<<<<  
A TURRO  
M G 1/2

---

074A1 Monvalle - 4005 4006 del 12-07-95 - Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Con angolo di visuale a 280° fra via Mazzini (che porta in  
centro e via 4 novembre verso Sangiano e Leggiuno

<-----<<<<<  
AL CANTONE ED  
AL LAGO < 1.5  
AD AROLO < ????  
>>>>----->  
A SANGIANO K2  
A LEGGIUNO K2  
ALLE STAZIONI

---

075B1 Mombello - 4069 del 18/07/95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Fra via Leggiuno e Via Gorizia quando si incrocia con Via  
Spalata con angolo di 190°.

>>>----->

A LAVENO  
M.G. 1 1/2  
-----

---

076B1 Besozzo - 4068 del 18-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

In Besozzo in piazza Garibaldi con angolo a 190°. La  
piazza e' quella della Bosozzo Vecchia nella parte alta.

>>>>----->  
A BOGNO  
C M. 1.23  
<-----<<<<<  
A S>ANDREA  
C M. 2.22

Cosa vuole dire C M ????

077C1 Besozzo - 4067 del 18-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Sulla strada che da piazza Garibaldi (Parte alta di Besozzo) va a Bogno Monvalle.  
E' in cemento e presto si sgretola. Angolo di visuale a 140°.

BESOZZO

-----  
MAND. XIX DI GAVIRATE

-----  
PROV. DI VARESE

Il mandamento, i numero del mandamento e la provincia sono stati modificati.

---

078B1 Bogno - 4062 del 18-07-95 - posizione 32TMRxxxxxxxx

E' in Bogno con angolo di 190°. in contrada Nuova.  
Vicino all L79C

>>>----->  
ALLA BOZZA  
Chil. 3.205  
-----

---

079C1 Bogno - 4061 del 18-07-95 - posizione 32TMRxxxxxxxx

E' in Bogno con angolo di 190°. in contrada Nuova.  
Vicino all'L78B

BESOZZO

-----

MAND. DI GAVIRATE

-----  
PROV. DI VARESE

Mand. e' stato rifatto dopo lo scavo e prima di Varese era scritto Como.

---

080B1 Ispra - 4060 del 18/07/95 - Posizione 32TMR69377375

Si trova in via Milite Ignoto presso il Comune di Ispra.

>>>>----->  
A BREBBIA  
CH. 3.500  
>>>>----->  
A. GAVIRATE  
CH. 9.614

Le distanze chilometriche sono state scavate e rifatte.

081A1 Angera - 3999 4000 del 12/07/95 - Posizione  
32TMR68506914

All'incrocio del cimitero di Angera, sulla strada per Taino.  
Angolo 130°

<<-----<<<

A TAINO

CH. 2.250

----->

A SESTO CALENDE

CH. 7.225

A LISANZA

CH. 3.340

Le distanze chilometriche sono state scavate e rifatte  
probabilmente da molto tempo.

---

082A1 Ranco - 4001 4002 del 12-07-95 - Posizione  
32TMR66767182

In Ranco presso la chiesa parrocchiale nell'angolo fra via  
Piave e via Parrocchiale con angolo di 200°.

<-----<<<<<

AD ANGERA

CH. 3.300

<-----<<<<<

AD ISPRA

CH. 5.800

---

083B Ranco - ??? - - posizione 32TMR66727164

A muro nella via vecchia per Angera presso la cascina  
Massari.

<-----

AD ANGERA

M.G. 2

----->

AL LAGO

manca la diapositiva

---

084C Ranco - ??? - Posizione 32TMR66727164

A muro nella via vecchia per Angera

RANCO

-----

DISTR. XX DI ANGERA

-----

PROV. DI COMO

Manca la diapositiva

085A1 Angera - 4053 4054 del 22-07-95 - Posizione  
32TMR67206950

In Angera sulla strada vecchia per Ranco, nell'angolo  
vicino a via delle Carrozze.

Non leggibile

Manca la diapositiva

---

086A1 Cisliano parte1 - 4721 4722 4723 4093 4094 4756 del 22-  
11-95 - Posizione 32TMRxxxxxxx

Da Milano ad Abbiategrasso quando a destra alla  
rotonda inizia la strada per Vittuone. In prossimita' della  
rotonda, dietro il guardrail, vicino a un fossetto,  
all'incrocio della vecchia strada parallela alla Cisliano-  
Vittuone e alla vecchia Milano-Abbiategrasso, nascosta  
nell'erba.

La particolarita' di questa pietra miliare e' che le scritte  
compaiono sulle due facciate. Nella facciata Verso la  
strada provinciale con angolazione a 90°:

vedi parte1

e nella facciata verso il paesino di Cisliano:

vedi parte2

descrizione della parte avanti:

ABBIATEGRASSO  
?????????  
<-----

CORBETTA  
----->

Nella parte anteriore che guarda il fossato:

BESTAZZO  
----->  
Chil. 1.662  
<-----  
CUSAGO  
Chil. 3.460  
<-----  
MILANO  
Chil. 12

087A1 Vanzago - 4092 4091 28-08-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx  
Si trova precisamente nella frazione di Messenzana. Nell'incrocio che la strada asfaltata va a Rho e la strada di campagna che una volta portava a Villastanza. Angolo di visuale a 250°. E' molto alta e ben tenuta e visibile anche se alcune strisce di colore nero la offuscano e deturpano.

----->  
VANZAGO  
CHL. 2.220  
----->  
VILLASTANSA  
?? HI. ????

---

088A1 Castegnate - 4022 del 22-07-95 - Posizione 32TMR92205218

Sulla strada da Castellanza a Marnate, presso il portone della ditta CRM (fabbrica di motori marini), in via per marnate al 41.

COMUNE  
DI  
CASTEGNATE

Si dice che di fronte alla portineria, ove e' attualmente i parcheggio, vi era posta un'altra. Probabilmente asportata o interrata durante i lavori di riempimento del parcheggio.

---

089B1 Locate Varesino - 4023 4024 del 22-07-95 - Posizione 32TMR94606000

Quando la Varesina da Milano a Tradate, al semaforo per via Garibaldi, a 4 metri di altezza e visibile per chi viene da Tradate, con angolo di 150°.

----->  
A CAIRATE  
Chil. 3  
A GALLARATE  
Chil. 12

---

090B1 Venegono Superiore - 4025 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

In Venegono Superiore centro. In Via Garibaldi al 37 con angolo di visuale a . Quindi dal castello per andare a syd.

VENEGONO SUPERIORE  
-----  
MANDAME. VIII DI TRADATE  
-----  
PROV. DI COMO

091B1 Vedano Olona - 4027 4028 del 22-07-95 - Posizione 32TMR91606960

Al semaforo principale nella piazza del palazzo Comunale. L'incrocio che da Venegono va in Svizzera, e con il centro del paese.

<-----<<<  
A. VENEGONO  
SUPERIORE  
-----  
CHil. 3.240

La distanza chilometrica e' stata scavata e rifatta.

---

092B1 Bizzozzero - 4037 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Alla stazione  
e  
Gurone

---

093A1 Castiglione Olona - 4029 4030 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Sulla varesina, nell'angolo della strada che porta a Castiglione Olona alla Mazzucchelli, in via Conte L. Castiglione, sul muro del bar all'angolo delle strade.

----->  
A.  
CASTIGLIONE  
CHil. 0.775

---

094A1 Lozza - 4031 4032 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Da Tradate, sulla varesina, per andare a Varese autostrada, sulla arteria di circonvallazione. Lozza si trova all'incrocio con la strada che porta alla mazzucchelli di castiglione Olona. Per andare a varese autostrada, sulla destra in salita, vicino al cimitero con angolo 270°.

>>>----->  
LOZZA  
CHil. 0.332  
<-----<<<  
SCHIANNO  
CHil. 2.452

095A1 Lozza - 4033 4034 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx  
Sulla varesina, che da Tradate (rotonda nella valle) porta a Varese centro . In salita quando una curva a 90°, (fra le altre), a sinistra porta a Lozza centro, con angolo di visuale di 220°.

<-----<<<  
A LOZZA  
ChM. .146

La distanza chilometrica e' stata scavata e rifatta.

---

096B1 Bizzozzero centro - 4035 4036 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Bizzozzero si trova alla periferia di varese presso la fabbrica di materiale elettrico "B. Ticino". In via Cardinal Ferraris, presso la piazza principale e la chiesa, su un muro all'altezza di 4 metri.  
con angolo di visuale a 90°.

A MALNATE  
<-----<<<  
Chil. 2.85

La distanza chilometrica e' stata scavata e rifatta.

---

097A1 S. Andrea - 4038 4039 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Da Gavirate centro a alla rotonda di Besozzo. Sull'angolo destro, presso una panetteria, su una stradina alla quale a pochi metri si trova il passaggio a livello della ferrovia Varese-Laveno. Con angolo di visuale a 340°.

>>>----->  
ALLA  
CALDARA  
K.L. .866  
<-----<<<<  
TREVISAGO  
K. 0.682

Le distanze chilometriche sono state rifatte e scavate

---

098B1 Azzio - 4040 4041 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx  
Azzio si trova vicino a Orino in valganna. Nella strada stretta a senso unico, in alto al paese, vicino a Vicolo Stella, sulla stradina di uscita in alto del paese e che conduce verso la Valcuvia.

AZZIO  
-----  
DIST. XIII DI CUVIO  
-----  
PROV. DI COMO

099B1 Azzio - 4042 del 22-07-95 - Posizione 32TMRxxxxxxxx

Azzio si trova vicino a Orino in valganna. Dalla strada principale bassa porta in Valcuvia, a destra per entrare nel paese, alle prime case, sul muro di una cappelletta e vicino a un parcheggio.

AZZIO  
-----  
DIST. XIII DI CUVIO  
-----  
PROV. DI COMO

---

100A1 Azzio 4043 4044 del 22-07-95    Posizione  
32TMRxxxxxxxx

Azzio si trova vicino a Orino in valganna. Dalla strada principale bassa porta in Valcuvia, la seconda strada a destra per entrare nel paese, (indicazione Orino Caldana), si trova a sinistra con angolo di 300° e ben visibile dalla strada.

>>>----->  
A BRENTA  
?????  
<----<<<  
A GEMONIO  
CH.M 3.747

Le distanze chilometriche sono state scavate e rifatte.

---