

PE-n1310-attraversamento-ferroviario.mm - Discussione: Attraversamento Ferroviario.

L'Attraversamento Ferroviario (Railway Crossing) a Legnano rappresenta un tema cruciale nella storia urbana della città, che ha richiesto l'intervento dell'Amministrazione Comunale per gestire l'incremento del traffico ferroviario e garantire il collegamento tra diverse aree cittadine. Di seguito una discussione dettagliata basata sulle fonti:

- Contesto Storico e Incremento del Traffico** Il transito ferroviario a Legnano ebbe inizio il 18 dicembre 1860, data in cui passò il primo treno a vapore dalla stazione. Inizialmente, il problema dell'attraversamento non era considerato grave, poiché i treni non transitavano con grande frequenza. Tuttavia, all'inizio del XX secolo, la situazione mutò radicalmente: • 1901: La linea ferroviaria Milano-Gallarate fu trasformata, introducendo un nuovo sistema di trazione elettrica (mediante la terza rotaia). • 1901: Nello stesso anno fu inaugurato anche il doppio binario sullo stesso tratto. Questi sviluppi portarono a un incremento del numero dei treni in transito. Tale aumento rese indispensabile per l'Amministrazione Comunale occuparsi seriamente del problema dell'attraversamento della ferrovia.
- Le Soluzioni per l'Attraversamento** L'area di interesse principale per l'attraversamento era il punto in cui realizzare un rapido collegamento tra Corso Italia e Piazza del Popolo, dove in precedenza esistevano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio del treno. A. La "Biloria" (Passerella Pedonale) La prima soluzione infrastrutturale per liberare i cittadini "dalla schiavitù di lunghe soste in attesa del transito dei convogli ferroviari" fu introdotta a partire dagli anni '20. • Tipologia: Si trattava di una passerella in legno con intelaiature in ferro. • Descrizione: Nonostante fosse definita "antiestetica ma funzionale", richiamava le skyway della vecchia Chicago. • Nome Popolare: I legnanesi la chiamarono la "Biloria", un epiteto dialettale che non aveva un preciso significato. B. Il Sottopasso Ciclopodonale (Sostituzione Finale) La Biloria fu una soluzione temporanea che venne sostituita in seguito all'intervento dell'Amministrazione Comunale. • Pianificazione: L'amministrazione aveva programmato la costruzione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia per realizzare il rapido collegamento desiderato. • Realizzazione: Nel 1940, la vecchia Biloria fu abbattuta e sostituita dal sottopasso per pedoni e ciclisti. • Stato Attuale: Il sottopasso realizzato nel 1940 è ancora oggi esistente, sebbene sia stato a sua volta sostituito nel tempo.

PE-n1310-attraversamento-ferroviario.mm - Discussione: Attraversamento Ferroviario.

PE-n1309-sottopasso-ciclopodonale.mm - Discussione: Sottopasso ciclopodonale.

Il Sottopasso ciclopodonale (pedestrian and cycling underpass) è un'infrastruttura fondamentale discussa nelle fonti in relazione alla gestione dell'attraversamento ferroviario a Legnano. Pianificazione e Obiettivo: L'Amministrazione Comunale aveva programmato la costruzione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia con l'obiettivo specifico di realizzare un rapido collegamento tra Corso Italia e Piazza del Popolo. Il sottopasso era posizionato proprio nel punto in cui, in passato, erano presenti i cancelli che venivano chiusi ad ogni transito del treno. Contesto e Necessità: La necessità di affrontare seriamente il problema dell'attraversamento della ferrovia si era aggravata con l'incremento del numero dei treni in transito. Questo incremento avvenne dopo che la linea ferroviaria Milano-Gallarate fu trasformata con un nuovo sistema di trazione elettrica (mediante la terza rotaia) e fu inaugurato il doppio binario, entrambi nel 1901. Sostituzione della "Biloria": L'opera fu realizzata per sostituire una precedente struttura che, a partire dagli anni '20, aveva liberato i pedoni dalla "schiavitù di lunghe soste in attesa del transito dei convogli ferroviari". Questa struttura precedente era una passerella in legno con intelaiature in ferro, soprannominata dai legnanesi la "Biloria". La Biloria era descritta come "antiestetica ma funzionale". Realizzazione e Stato Attuale: La vecchia Biloria fu abbattuta e sostituita dal sottopasso per pedoni e ciclisti nel 1940. Il sottopasso realizzato nel 1940 è ancora oggi esistente, sebbene sia stato a sua volta sostituito nel tempo.

PE-n1312-vecchia-biloria.mm - Discussione: Vecchia Biloria.

La Vecchia Biloria era il nome popolare di una specifica infrastruttura pedonale a Legnano, realizzata per gestire l'attraversamento ferroviario in un punto cruciale della città. Di seguito sono riportati i dettagli sulla Biloria basati sulle fonti:

- Funzione e Contesto Storico** La Biloria aveva lo scopo primario di liberare i pedoni e i ciclisti "dalla schiavitù di lunghe soste in attesa del transito dei convogli ferroviari". Questa struttura si rese necessaria in seguito all'aumento del traffico sulla linea ferroviaria Milano-Gallarate. • Il primo treno a vapore passò nel 1860, ma all'inizio la frequenza dei treni non rendeva il problema dell'attraversamento particolarmente grave. • La situazione cambiò drasticamente nel 1901, quando la linea fu trasformata con un nuovo sistema di trazione elettrica (mediante la terza rotaia) e fu inaugurato il doppio binario, incrementando così il numero dei treni in transito. La passerella fu installata a partire dagli anni '20.
- Struttura e Denominazione** La Biloria era una passerella in legno con intelaiature in ferro. • Aspetto: Veniva descritta come una struttura "antiestetica ma funzionale". • Riferimento: La sua struttura richiamava un po' le "skyway della vecchia Chicago". • Nome: I legnanesi le diedero il nome di "Biloria" attraverso un colorito epiteto dialettale che risultava privo di un preciso significato.
- Sostituzione** La Biloria si trovava nel punto in cui l'Amministrazione Comunale aveva programmato di creare un rapido collegamento tra il Corso Italia e Piazza del Popolo, dove in precedenza esistevano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio del treno. La vecchia Biloria fu abbattuta nel 1940 e venne sostituita da un sottopasso per pedoni e ciclisti. Il sottopasso realizzato nel 1940 è menzionato come ancora oggi esistente, sebbene sia stato a sua volta sostituito nel tempo.

PE-n1312-vecchia-biloria.mm - Discussione: Vecchia Biloria.

PE-1306-1

PE-n1306-Legnano-biloria.mm - la storia di un cruciale punto di attraversamento ferroviario a Legnano, focalizzandosi in particolare sulla "biloria",

PE-n1307-biloria-Legnano.mm - La biloria in Legnano. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e piazza del popolo,

PE-n1308-amministrazione-comunale.mm - Discussione Amministrazione Comunale.

PE-n1309-sottopasso-ciclopodonale.mm - Discussione: Sottopasso ciclopodonale.

PE-n1310-attraversamento-ferroviario.mm - Discussione: Attraversamento Ferroviario.

PE-n1311-linea-ferroviaria.mm - Discussione: Linea Ferroviaria.

PE-n1312-vecchia-biloria.mm - Discussione: Vecchia Biloria.

PE-n1313-considerazione-castello.-- Oggi facciamo un viaggio nel tempo, un approfondimento sulla storia, beh, decisamente complessa e affascinante del castello di Legnano.

PE-n1314-considerazioni-biloria-legnano.mm - c'è quella piccola parentesi sulla biloria

PE-n1307-biloria-Legnano.mm - La biloria in Legnano. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e piazza del popolo,

La biloria in Legnano. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e piazza del popolo, nel punto in cui una volta c'erano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio del treno. L'attraversamento pedonale che aveva liberato dalla schiavitù di lunghe soste in attesa del transito dei convogli ferroviari era stato assicurato a partire dagli anni 20 da una passerella in legno con intelaiature in ferro che richiamava un po' le skyway della vecchia Chicago. Con un colorito epiteto dialettale privo di un preciso significato, questa antiestetica ma funzionale passerella era stata chiamata dai legnanesi la A quei tempi il problema dell'attraversamento della ferrovia non era ancora grave perché i treni non transitavano con grande frequenza. Al 18 dicembre 1860 risale il passaggio dalla stazione ferroviaria di Legnano del primo treno a vapore e nel 1901 la linea ferroviaria Milano Gallarate fu trasformata con un nuovo sistema di trazione elettrica, mediante la terza rotaia. Nello stesso anno fu inaugurato anche il doppio binario dello stesso tratto. Si incrementò così il numero dei treni in transito, il che impose all'amministrazione di occuparsi seriamente del problema dell'attraversamento della ferrovia. Nel 1940 la vecchia Biloria fu così abbattuta e sostituita da un sottopasso per pedoni e ciclisti ancora oggi esistenti, ma come è stato anche sostituito.

PE-n1307-biloria-Legnano.mm - La biloria in Legnano. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e piazza del popolo,

PE-n1306-Legnano-biloria.mm - la storia di un cruciale punto di attraversamento ferroviario a Legnano, focalizzandosi in particolare sulla "biloria",

Il brano discute la storia di un cruciale punto di attraversamento ferroviario a Legnano, focalizzandosi in particolare sulla "biloria", un termine dialettale che identificava una precedente passerella ciclopodonale. Inizialmente, l'attraversamento era gestito da cancelli, ma con l'aumento della frequenza dei treni dopo l'elettrificazione e il raddoppio dei binari della linea Milano-Gallarate, il problema della sicurezza e del transito divenne urgente. Per risolvere l'annosa questione delle lunghe attese, fu costruita una funzionale, sebbene esteticamente discutibile, passerella in legno e ferro che venne soprannominata "biloria". Questa struttura fu infine sostituita nel 1940 dall'attuale sottopasso per pedoni e ciclisti, un'infrastruttura moderna che l'amministrazione comunale continua a integrare per migliorare il collegamento rapido tra Corso Italia e Piazza del Popolo. - QGLC167-Legnano-biloria.mp3

(nota) - Il conte Francesco Maria elevò in affresco su un muro del castello il suo stemma, simile a quello di un sigillo suo che si riproduce. Egli fu anche console di legato. Una nota ottavo. Il Capitano Francesco Maria Lampugnani, figlio del predetto marito di Francesca Vismara, gode il castello col fratello Conte Giuseppe dal 1638, ma egli muore presto nel 1644, lasciando due maschi sotto la tutela del fratello. Nel castello trovai in una nicchia a muro la statua a mezzo busto di un capitano che con molta probabilità lo raffigura. Essa può essere stata eseguita da parte del Francesco Maria, ultimo detentore del castello, in onore al nonno suo, che era appunto stato capitano della fanteria dei cavalli. Questo busto potrebbe tornare nella nicchia. Un'altra nota. Il notaio Bernardino Bossi fu Francesco. Possedeva anche una casa in Legnano, in via Gig odierna al numero du nella quale si sono trovati vari affreschi che sono tutt'ora in luogo. Lo erano. Costemna dei bossi.

(nota 2) - Fratelli e figli del Francesco Maria godono il castello dal 1658. Morto presto il Ferdinando, in possesso resta sino al 1683, unico e solo al conte Odrado, sposato alla Patrizia Lucrezia Cambiata di Francesco. Gli succedono poi i figli. 11° il conte Francesco Maria Il Lampugnani. Il fratello Gio Andrea Il. Questo secondo fa però donazione della sua parte al fratello, il quale gode quindi da solo castello sino alla sua morte nel 1729. Questi, uomo di ingegno e di attività si pose il compito di radunare quelle parti dei beni avuti che con l'andare dei tempi si erano staccati per manovre da ogni genere. Ottenne il suo scopo del 1695, ma rimasto senza figli dalla moglie Maddalena Figini e poi vedovo, fece donazione testamentaria di tutto il castello ebbene ancora all'ospedale maggiore di Milano alla sua morte che è avvenuta nel 1729 come detto. A così insigne donatore. L'ospedale maggiore fece tosto fare un ritratto a piena persona che è conservato della padreria dell'ospedale.

PE-n1313-considerazione-castello.-- Oggi facciamo un viaggio nel tempo, un approfondimento sulla storia, beh, decisamente complessa e affascinante del castello di Legnano.

Benvenuti. Oggi facciamo un viaggio nel tempo, un approfondimento sulla storia, beh, decisamente complessa e affascinante del castello di Legnano. Ci siamo basati su diversi documenti audio, sai? Che raccontano un po' tutto, secoli di storie, famiglie litte, insomma una trama fitta. Le fonti che abbiamo esplorato ci portano dritti nelle vicende dei lampugnani. Prima di tutto le loro strategie per l'eredità. Mamma mia, che complicazioni. Poi passiamo ai commagie e vediamo come il castello cambia faccia, ma proprio E c'è pure un piccolo extra, una curiosità locale, la biloria. Ne parliamo dopo. L'obiettivo, beh, semplice. Vogliamo svelare un po' questa storia intricata guardando i personaggi chiave, alle svolte e come l'edificio stesso si è trasformato. Cosa ci dicono queste fonti sulla vita vera il dentro? Ah, preparatevi perché c'è una disputa legale durata più di due secoli. Già questo fa capire molto. Pronti? Via. Allora, da dove partira se non da Lodovico? Secondo Lampugnani, una figura centrale, direi. Siamo all'inizio del 500. Lui scrive il testamento nel 1507, anche se muore solo nel 1528. La sua grande idea o forse fissazione era assicurare che tutto il patrimonio, terre, castello, tutto rimanesse alla sua discendenza. Maschile però. E per farlo usa uno strumento legale bello tosto, il fide commesso. Esatto. Il fide commesso che, diciamo, era uno strumento giuridico pensato per durare praticamente in eterno, una specie di cassaforte per l'eredità. L'obiettivo era chiarissimo. I beni dovevano passare intatti da una generazione all'altra, ma solo e sottolineo solo per via maschile e legittima. Le regole erano ehm fere, tutto all'eredità maschio più vicino, i figli naturali esclusi a meno che non ci fossero proprio eredi legittimi e soprattutto divieto assoluto di vendere i beni vincolati. La famosa clausula tebragiana. Il testamento parla chiaro, eh, perché voglio che i beni miei si conservino per i figli e i discendenti miei, maschi, legittimi, insomma, una volontà di ferro che voleva sfidare il tempo, ma come spesso accade, queste costruzioni così rigide, beh, hanno creato più guai che altro. È interessante vedere come cercavano di controllare il futuro, no? Eh, decisamente. E infatti i problemi arrivano subito e belli grossi. Pensa alla nuora, di Ludovico Il, Bianca Giuditta Visconti. Suo marito Ferdinando I muore nel 1533. Lei si ritrova vedova e soprattutto senza figli maschi. Secondo le regole del fide commesso questo significava, beh, rischiare di perdere tutto. Castello compreso. C'è una sua lettera al governatore, il cardinale Caracciolo. Si sente proprio l'ansia, la precarietà della sua situazione

PE-1300-1

PE-n1306-Legnano-biloria.mm - la storia di un cruciale punto di attraversamento ferroviario a Legnano, focalizzandosi in particolare sulla "biloria",

PE-1300-1

PE-n1309-sottopasso-ciclopodonale.mm - Discussione: Sottopasso ciclopodonale.

PE-n1311-linea-ferroviaria.mm - Discussione: Linea Ferroviaria.

PE-n1311-linea-ferroviaria.mm - Discussione: Linea Ferroviaria.

La discussione sulla Linea Ferroviaria (Railway Line) nelle fonti si concentra sul tratto passante per Legnano, evidenziandone la data di attivazione e le successive modernizzazioni che ebbero un impatto significativo sull'organizzazione urbana e sull'Amministrazione Comunale. Storia e Trasformazioni della Linea Ferroviaria

- Avvio e Trazione a Vapore** (1860): Il passaggio del primo treno a vapore dalla stazione ferroviaria di Legnano risale al 18 dicembre 1860. In questo periodo iniziale, l'attraversamento della ferrovia non rappresentava ancora un problema grave per la città, poiché i treni non transitavano con grande frequenza.
- Modernizzazione e Elettrificazione** (1901): Una trasformazione cruciale avvenne nel 1901. La linea ferroviaria Milano-Gallarate subì importanti miglioramenti: ? Fu introdotto un nuovo sistema di trazione elettrica, realizzato mediante la terza rotaia. ? Nello stesso anno, fu inaugurato anche il doppio binario sullo stesso tratto ferroviario. Impatto della Linea Ferroviaria sulla Città L'introduzione della trazione elettrica e del doppio binario nel 1901 comportò un incremento del numero dei treni in transito. Questo aumento di traffico ebbe una conseguenza diretta e significativa, in quanto impose all'amministrazione [comunale] di occuparsi seriamente del problema dell'attraversamento della ferrovia. L'attraversamento in questione si trovava nel punto in cui, in precedenza, esistevano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio del treno e dove l'Amministrazione Comunale programmò poi la costruzione di un sottopasso per realizzare un rapido collegamento tra Corso Italia e Piazza del Popolo. Le soluzioni adottate per l'attraversamento della linea furono: • La costruzione, a partire dagli anni '20, di una passerella in legno e ferro, soprannominata la "Biloria". • L'abbattimento della Biloria nel 1940 e la sua sostituzione con un sottopasso per pedoni e ciclisti, che è ancora esistente (sebbene sostituito nel tempo).

Parte2

e qui una delle fonti usa un'espressione forte ma efficace, parla di tutta l'assurdità di una tale concezione legislativa. L'intenzione di Lodovico Il, per quanto chiara, si scontra con la realtà, con la vita, la morte, senza re di maschi diretti in quel momento, chi si fa avanti? i parenti, i rami collaterali della famiglia, quelli che discendevano dai fratelli di Lodovico Il, Cristoforo e Nicola. Erano stati indicati nel testamento come piano B, diciamo, e questo, beh, dà la via a una Intesa legale che definire lunga è poco. Lunga, direi quasi eterna. Le fonte parlano chiaro, dispute durate oltre 200 anni. Riesci immaginare? Due secoli di carte bollate, avvocati, tribunali e chissà quanto veleno tra parenti. Si dice proprio nivoli di inchiostro nelle sedi legali e fiele in petto ai litiganti. Fa capire quanto contasse quel patrimonio, ma anche quanto fosse mh divisivo. Assolutamente. Il primo tentativo di metterci una pezza, chiamiamolo accordo, arriva solo nel 1554, dopo decenni. Eh, due esponenti dei rami collaterali, Jo Bernardino e il conte Alessandro Lampugnani, ottengono il castello e gran parte delle terre, però devono cedere qualcosa. Danno quattro mulini e altre terre a Legnano alle figlie di Ferdinando I, Lucrezia e Ottavia, quelle che tecnicamente il Fede Commesso escludeva. In cambio loro ricevono proprietà Milano. Ecco, questo compromesso viene visto proprio come la prima crepa nella volontà di Lodovico. Il sistema iniziava già a scricchiolare. È incredibile come queste dinamiche familiari e legali si intreccino. E questa saga dei lampugnani è piena di personaggi. Non possiamo citarli tutti, sarebbe lunghissimo, ma alcuni sono emblematici. C'è Odrado I, detto il Magnifico, che ottiene il castello nel 1437, grazie a Filippo Maria Visconti, una figura di potere. Poi altri legati alla politica ducale come Odrado Il vicino a Ludovico il Moro che finisce pure in esilio. E non dimentichiamo Ferdinando I, il figlio di Lodovico Il, quello la cui gestione economica viene definita, diciamo, poco oculata. Anzi, le fonti dicono che dissipò parte dei beni. Bel problema col fide commesso attivo. Esatto. Ogni figura ci mostra un pezzo diverso del puzzle. Il consolidamento del potere, i legami politici, le difficoltà, economiche, la gestione magari allegra, tutto ciò che poteva mettere a rischio il patrimonio nonostante il vincolo. Dopo quell'accordo del 54 c'è un breve periodo un po' confuso con la figlia di Alessandro, Isabella Rossi, che prova a tenere il castello, poi la successione passa ad altri rami e per un po' sembra stabilizzarsi seguendo la regola del maggiorasco. L'eredità va al figlio maschio maggiore. Troviamo figure come il capitano Francesco Maria primo, poi suo fratello Giuseppe come tutore Odrado V. Ah, a proposito del capitano Francesco Maria I, c'è un dettaglio coglioso nelle fonti. Pare che nel castello ci sia un busto murato in una nicchia che raffigura un capitano. L'ipotesi è che sia proprio lui, magari un omaggio fatto fare dal nipote, l'ultimo Francesco Maria Il. È bello pensare a questi segni lasciati dagli abitanti, no? Verissimo. E poi non c'erano solo i lampugnani il dentro. Il castello non era solo una residen Le fonte menzionano altre persone importanti, notai come un certo Bernardino Bossi che aveva addirittura il suo studio lì, segno che era anche un centro amministrativo, un polo di affari e poi i membri di altre famiglie note, i caimi, i ricci, i crivelli, persino il prevosto di Legnano, ci dà l'idea di un luogo vivo, pulsante, non una fortezza isolata. E così, di personaggio in personaggio arriviamo all'ultimo erede maschio della linea principale, quello vincolato dal Fede Commesso, Francesco Maria Il Lampugnani. È lui che chiude il cerchio. Viene descritto come una persona in gamba. Eh, si impegna molto per recuperare i beni di famiglia che si erano dispersi negli anni e ci riesce in buona parte verso la fine del Seicento. Vive nel castello, mantiene un certo decoro, ma c'è un problema, non ha figli maschi, il destino alla fine.

PE-n1314-considerazioni-biloria-legnano.mm - c'è quella piccola parentesi sulla biloria

PE-n1308-amministrazione-comunale.mm - Discussione Amministrazione Comunale.

PE-n1308-amministrazione-comunale.mm - Discussione Amministrazione Comunale.

L'Amministrazione Comunale (Municipal Administration) viene menzionata nelle fonti principalmente in relazione alla gestione delle infrastrutture e dei problemi di attraversamento ferroviario a Legnano.

Azioni e Piani dell'Amministrazione Comunale a Legnano:

- Pianificazione di un Sottopasso:** L'Amministrazione Comunale ha programmato la realizzazione di un sottopasso ciclopodonale alla ferrovia. Lo scopo di tale opera era creare un collegamento rapido tra Corso Italia e Piazza del Popolo, proprio nel punto in cui un tempo si trovavano i cancelli che venivano chiusi ad ogni transito ferroviario.
- Affrontare il Problema dell'Attraversamento:** L'incremento del numero dei treni in transito (avvenuto in seguito all'inaugurazione del doppio binario e alla trasformazione della linea Milano-Gallarate con trazione elettrica nel 1901) impose all'amministrazione di occuparsi seriamente della questione dell'attraversamento della ferrovia.
- Sostituzione della "Biloria":** L'Amministrazione ha gestito la sostituzione della precedente struttura pedonale. L'attraversamento pedonale che liberò dalla "schiavitù di lunghe soste" era stato inizialmente garantito, a partire dagli anni '20, da una passerella in legno con intelaiature in ferro. Questa passerella "antiestetica ma funzionale" era chiamata dai legnanesi la "Biloria".
- Realizzazione del Sottopasso (1940):** Nel 1940, la vecchia Biloria fu abbattuta e sostituita da un sottopasso per pedoni e ciclisti tuttora esistente (sebbene sia stato a sua volta sostituito). Ruoli Locali non Direttamente Collegati all'Amministrazione Moderna: Sebbene non direttamente correlato alle azioni infrastrutturali di cui sopra, un membro della famiglia che in passato detenne il castello, il Conte Francesco Maria Il Lampugnani (l'ultimo detentore prima della donazione all'Ospedale Maggiore), è menzionato anche per aver ricoperto il ruolo di console di Legnano. Egli godette del castello da solo fino alla sua morte nel 1729.

PE-n1314-considerazioni-biloria-legnano.mm - c'è quella piccola parentesi sulla biloria

Che tristezza. Senti, prima di tirare le somme, c'è quella piccola parentesi sulla biloria che abbiamo trovato in una fonte. Sembra un dettaglio laterale, ma forse ci dice qualcosa sul contesto. Cos'era sta biloria? Ah, sì, la Biloria era una passerella pedonale. L'hanno costruita negli anni 20 del 9, quindi proprio mentre il castello viveva la sua fase, diciamo, agricola sotto i commagie. Era fatta di legno e ferro e serviva per scavalcare i binari della ferrovia lì vicino alla stazione. Collegava Corso Italia con Piazza del Popolo. Il nome Biloria è dialettale, l'origine non è chiarissima, forse un po' scherzoso. E perché serviva? Immagino per il traffico ferroviario. Esatto. La ferrovia c'era già da un pezzo, dal 1860, ma poi l'avevano potenziata. Doppio binario, elettrificazione nel 1901, quindi passavano molti più treni. Tagliava la città in due e i passaggi al livello erano un problema. Cude, pericoli. La Biloria era una soluzione moderna per far passare i pedoni in sicurezza senza aspettare. È interessante il contrasto, no? Mentre il castello veniva quasi ruralizzato e lasciato andare, è interessante il contrasto, no? Mentre il castello veniva quasi ruralizzato e lasciato andare, la città intorno si modernizzava con infrastrutture come questa. Capito? E che fine ha fatto poi questa passerella? Beh, non è durata tantissimo. L'hanno demolita già nel 1940, sostituita da un passo che poi magari è stato rifatto ancora nel tempo. È un piccolo esempio di come cambia la città, no? Le esigenze cambiano, si costruisce, si demolisce, mette anche il declino del castello in una prospettiva più ampia, quella dei cambiamenti che stavano avvenendo ovunque a Legnano. Bene, mi sembra che abbiamo fatto un bel percorso, secoli di storia condensati dai lampugnani con le loro ambizioni dinastiche e quel testamento così ingombrante, le liti infinite per le eredità, l'estinzione della linea maschile, poi la parentesi dei commagie, una breve rinascita signorile, ma subito seguita dalla trasformazione in fattoria e dal degrado. È una parabola davvero un po' affascinante e anche un po' malinconica, direi decisamente. E offre un sacco di spunti di riflessione questa storia. Primo, la fragilità delle fortune familiari, anche quelle che sembrano blindate da strumenti legali rigidissimi come il fide commesso. Poi ci fa vedere come le intenzioni anche quelle che sembrano più previdenti, come quella di Lodovico Il, possono portare a risultati completamente diversi, anzi possono generare conflitti che si trascinano per generazioni. E forse il punto più attuale, direi, è come ci mostra che un edificio storico non è mai una cosa statica. Cambia uso, cambia significato, cambia stato di conservazione a seconda dei tempi, delle esigenze economiche, sociali, culturali, dal simbolo del potere feudale, alla vita di campagna, alla stalla, fino all'abbandono. È un ciclo che si ripete spesso, giusto? E questo ci porta magari a una riflessione finale, è un po' una provocazione, se vuoi. Questa storia così legata all'eredità, allo status, ma anche a questi cambi d'uso così a volte brutali, cosa ci suggerisce sul nostro modo di rapportarci oggi ai luoghi storici? Pensa al momento in cui le necessità agricole dei Commagie hanno avuto la meglio sulla conservazione del castello come bene storico. Oggi Noi come troviamo un equilibrio tra le esigenze pratiche del presente, che siano economiche, abitative ed infrastrutture e il desiderio o forse il dovere di preservare il nostro patrimonio? La storia del castello di Legnano ci dice che questo dilemma non è nuovo, però forse ci interroga ancora oggi. Quali priorità scegliamo? Cosa decidiamo di salvare e cosa no? È una domanda aperta su cui continuare a pensare.

Parte3

E così prende una decisione epocale che mette la parola fine a tutta la storia iniziata da Lodovico Il più di due secoli prima. Col suo testamento, siamo nel 1717, stabilisce che alla sua morte, che avverrà nel 1729, tutto il patrimonio rimasto, castello incluso e un bel po' di terra, circa 729 pertiche, vada all'ospedale maggiore di Milano. Un lascito enorme. L'ospedale poi lo ricorderà con un ritratto commemorativo e lui stesso lascia il suo stemma affrescato nel castello come un ultimo sigillo. È davvero, come dice una fonte, l'inesorabile verdetto del tempo sulla famiglia Lampugnani e su quel loro complicat Fede Commesso, si chiude un'era. È interessante però che nonostante tutti i suoi sforzi per riunire il patrimonio, Francesco Maria non riesca a risolvere un'ultima grana, quella dei quattro mulini, quei ceduti nel 1554, ricordi, restano fuori dall'eredità principale. Passano ad altre famiglie, i cori poi i milizi. Esatto. E la cosa curiosa è che due di questi mulini, a quanto pare, esistono ancora oggi. Sono i quasi come testimoni silenziosi, di queste intricate vicende ereditarie, quasi oggetti da museo. Incredibile. Comunque con la morte di Francesco Maria e il passaggio all'ospedale maggiore finisce l'epoca Lampugnani. Ma la storia del castello ovviamente non finisce lì. No, certo. Entra in scena un'altra famiglia importante per Legnano. I Commagie. Erano già presenti in città da un pezzo, eh, dalla fine del 5, con un certo Bartolomeo, mercante di cotone che aveva fatto fortuna. Poi un suo discendente, Carlo Commagie diventa addirittura marchese comprando il feudo di Castellanza nel 1748. Insomma, gente che contava. Ed è proprio uno di loro il marchese Carlo Cristoforo Commagie che compra il castello e tutta la tenuta dall'ospedale maggiore. Qui le fonti sono un po' vaghe sulla data esatta. Si parla di fine 700 inizio 800, una fonte azzarda fine 800. Comunque avviene questo passaggio e il prezzo citato è notevole 124.620 lire. Mica poco per l'epoca, no? Decisamente una bella somma. E con i Commagie il castello sembra vivere una sorta di seconda giovinezza. Le fonti usano l'espressione ripresentarono lo splendore, lo sistemano, lo adattano ai gusti del tempo. Diventa una dimora signorile per la villeggiatura, per passare l'estate fuori città. Apprezzano gli spazi ampi, le finestre grandi che fanno entrare luce. Insomma, corrisponde proprio all'ideale della residenza di campagna per le famiglie benestanti dell'epoca. Sembra quasi una favola a lieto fine, no? O almeno un ritorno a una funzione più prestigiosa dopo tutte quelle liti. Ma dura questo periodo? Ma dura, ma non tantissimo in realtà, diciamo fine agli inizi del o più o meno. Poi sai com'è, le cose cambiano, cambiano le mode, cambiano le esigenze. Forse fare la villeggiatura in un castello del genere non era più così comodo o alla moda. La famiglia Commagie, pur restando proprietaria, smette di usarlo come residenza estiva. Però la tenuta aveva un grande valore. I terreni erano ottimi, irrigati bene, un capitale agricolo. E quindi che succede al povero castello? Immagino non qualcosa di buono. Eh, no, succede una trasformazione, guarda, radicale, viene ricomprato completamente a uso agricolo. È un cambio di destinazione d'uso totale. Ci mettono dentro un grande allevamento di bovini. Le fonti parlano di fino a 100 capi. Per il latte, la riproduzione, una vera e propria azienda agricola e questo ovviamente comporta modifiche all'edificio, bisogna allargare le stalle, sistemare i fienili e la cosa che fa più impressione è che gli spazi stessi del castello, quelli che erano stati i saloni, stanze nobiliari, vengono frazionati, divisi in piccoli locali e affittati ai contadini che lavoravano le terre. Si parla di affitti bassissimi, tipo 100 lire all'anno. Immagino stravolgimento.

Parte4

Mamma mia, posso solo immaginare le conseguenze sullo stato di conservazione dell'edificio. Se lo usi come stalla e dormitorio per contadini. Conseguenze disastrose. Le fonti usano parole forti, eh, parlano di apparente miseria, di trascuratezza e luridume. La gestione diventa quella tipica di una grande azienda agricola, magari gestita da lontano. L'edificio storico, l'ultimo dei problemi. Si racconta che si preferiva lasciare vuoti i locali col tetto sfondato piuttosto che spendere soldi per ripararli. Pensa te. Addirittura si arriva a demolire delle parti per recuperare i mattoni da usare magari per costruire altre stalle. Un quadro di degrado veramente pesante. Fa una certa impressione pensare a quella corte che vide tanti splendori, come dice una fonte, ridotta in quello stato. Un destino davvero inglorioso.