

# IL PONTE ED IL PORTO DI TURBIGO SUL TICINO

di P. Virginio Martinoni

Nella seconda metà del Duecento, durante la signoria di Napo della Torre, troviamo il primo accenno storico documentato del ponte di Turbigo.

Nel 1270, un certo Scarxino de Burris tratta con Guglielmo, marchese del Monferrato e genero del re Ferrando di Spagna, del dominio su Milano.

A capo di 800 soldati spagnoli e accompagnato da Ottone Visconti, arcivescovo di Milano (il quale era stato tolto dalla sede arcivescovile dalla famiglia Della Torre), Scarxino de Burris invade il pavese e il novarese. Giunti nella zona di Castano danno l'assalto al ponte di Turbigo, il quale, come riferisce Paolo Giovio, « è un ponte sublicio munito ai capi con lunato aggere et ligneis castellis »<sup>(1)</sup>.

A difesa del ponte, sono asseragliati all'interno delle torri due coorti di milanesi e di comaschi. Il Ticino è basso e i cavalieri spagnoli di Ottone Visconti passano facilmente il guado e, giunti sull'altra riva, all'aurora, colgono di sorpresa i difensori del ponte.

Scarxino, impadronitosi del ponte di Turbigo, lascia liberi i prigionieri e chiede al Della Torre il ritorno dell'arcivescovo di Milano Ottone Visconti al suo tempio e alla sua sede<sup>(2)</sup>.

Il ponte di Turbigo era quindi un ponte sublicio, munito ai due capi da un'argine a guisa di luna e da castelli o torri di legno.

Il ponte sublicio è il tipico ponte romano che prende il nome da quello storico difeso dal leggendario Orazio Coclite. Era di legno, sostenuto da barche e tenuto fermo alla riva mediante legami di corda. In caso di piena o di invasione si tagliava uno dei due legami di corda (come fece Orazio Coclite) e il ponte si distendeva sulla riva in direzione della corrente.

A questo proposito sembra opportuno aggiungere che l'etimologia di *Turbigo* è stata cercata anche nelle *Turrae binae* che erano poste ai due capi del ponte, secondo la descrizione riportata sopra.

Inoltre, il ponte, essendo *sublicio*, porta ad affermarne l'esistenza già in età romana e, Turbigo, per i ritrovamenti fatti è certamente romana<sup>(3)</sup>.

A Turbigo, situato nella valle del Ticino, vi si accede per due vallette naturali che tagliano la costa e ciò trova corrispondenza anche dall'altra parte, verso Galliate, dove un'altra

valletta penetra nella costa. Ciò delinea un passaggio obbligato favorito anche dall'allargamento del letto del fiume che abbassa il livello dell'acqua.

Il ponte di Turbigo era quindi via di transito sin dall'età romana. Recenti ricerche ci convincerebbero che dal ponte di Turbigo passava la strada romana *Comun-Novaria* (Como-Castelseprio-Novara). L'esistenza di questa strada è ricavata da una testimonianza del cosiddetto Anonimo Ravennate. La strada partiva da Como, passava per Olgiate, Binao, Venegono, Lonate Ceppino, Castelseprio, Gallarate e poi, attraverso il Ticino, arrivava a Novara <sup>(4)</sup>.

Ancora non è definito con precisione dove questa strada attraversasse il Ticino. Secondo il Passerini <sup>(5)</sup>, passava il Ticino a Vizzola, mentre il Sironi afferma che l'attraversamento era posto poco a sud di Turbigo, per certi obblighi di manutenzione del ponte di Turbigo che ancora nel XII secolo pare riguardassero la comunità di Velate, nel Varese <sup>(6)</sup>.

Se la *Comun-Novaria* passava il Ticino a Turbigo essa doveva necessariamente ricalcare la strada preistorica posta lungo il fiume Arno e passante per Gallarate-Lonate-Castano. Significativo, a questo proposito, il fatto che a Castano, all'inizio della strada per Lonate, (*corso Roma*) sorgeva la chiesetta più antica del paese dedicata a S. Fedele, un santo martirizzato e venerato per lungo tempo a Como. Dalla chiesetta di S. Fedele, in direzione di Novara, la strada deviava per l'attuale corso S. Rocco per proseguire poi sulla via *Turbigasca* anch'essa di origine romana.

A Turbigo, passato il ponte sublicio, la *Comun-Novaria* proseguiva per Galliate per congiungersi, nelle vicinanze di Trecate, con la *Mediolanum-Novaria* (Milano-Novara-Vercelli-Aosta).

Ancora secondo il Sironi, nell'anno 590, i Franchi avrebbero passato il Ticino a Turbigo nella loro lotta contro i Longobardi. Espugnata non senza difficoltà Bellinzona, nel settembre del 590 i Franchi tentano di farsi strada nel territorio del Seprio, ma all'altezza di Tresa sono fermati dalle fare <sup>(7)</sup> longobarde. Favoriti però dal tradimento del duca di Pombia che controllava la zona occidentale del lago Maggiore i capi dei Franchi decidono di portare, con gran giro attorno al lago, par-

te delle loro forze direttamente a sud del Seprio, in modo da smuovere la resistenza longobarda sulla Tresa ed avere via libera verso Milano.

Con il favore del duca di Pombia percorrono la riva destra del Ticino e lo attraversano a Turbigo. Mi si arrestano fra gli sterpeti della grande brughiera che c'è tra Cuggiono e Somma Lombardo impediti dalle fare longobarde del Seprio. Nell'estate sono colti da grave epidemia e perciò sono costretti a ripiegare definitivamente <sup>(8)</sup>.

Finalmente, nel 1270 terminano le probabilità ed entriamo nella storia documentata del ponte di Turbigo, come detto sopra.

Nel 1397, il ponte di Turbigo che era un tutt'uno con il porto delle barche da traghetto, in caso di piena portava una estremità nel territorio di Cameri. Lo si deduce da una donazione fatta il 20 novembre 1397 da Antonio Perino e da Guglielmo de Testi ed altri consorti a favore di Francesco da Barbarava del porto sul fiume Ticino nel territorio di Cameri <sup>(9)</sup>.

L'altra estremità del ponte era nel territorio di Turbigo, assai più vicina al ponte di Castano sul Naviglio che a quello di Turbigo.

L'11 novembre 1413, il porto e il ponte di Turbigo fu venduto da Manfredo Barbarava alla comunità di *Galliate*.

Il 18 dicembre 1417, don Luigi de Piatti acquistò la sesta parte di detto ponte e porto di Turbigo. Si segnala così, storicamente, la presenza di questa importante famiglia turbighe, presenza che permarrà, come abbiamo già visto <sup>(10)</sup>, anche nei secoli successivi.

Nel 1548, come risulta da documenti conservati nell'Archivio di Stato di Milano <sup>(11)</sup>, il ponte e il porto di Turbigo sul Ticino erano situati nella valle di Turbigo, lontano un tiro d'archibugio dalla località detta *Mezzana*. Un capo del ponte si trovava in questo periodo nel territorio di Turbigo e l'altro nel territorio di Galliate. Il porto era « *ben conzo e col suo barchiello* ». Si passava ordinariamente su questo ponte di barche a piedi, con carri, carretti, cocchi vuoti o pieni, a cavallo. In caso di piena, quando il ponte era lasciato fermo sulla posizione della corrente, e non poteva essere transitato, si usavano le barche e le zattere del porto.

Nel 1559 il ponte e il porto di Turbigo era posseduto per due quarti dagli agenti del Comune di Galliate e per un quarto « *da Gerolamo e Baldassare fratelli de Piatti* »<sup>(12)</sup> e per l'altro dal signor Cagnola. I Piatti possedevano parte del ponte e del porto di Turbigo da 150 anni; per un lungo periodo fu quasi tutto loro, poi, per guerre ed epidemie si erano ridotti a possederne solamente un quarto.

Nel 1564, approfittando delle liti dei fratelli Piatti, gli agenti del Comune di Galliate, padroni di metà del ponte e porto, trasportarono il ponte più a sud, distante due miglia dalla posizione precedente e, precisamente, di fronte ad un bosco detto delle *fere*, nel territorio di Cuggiono.

Il territorio apparteneva a Gian Ambrogio Carabello e a Pietro Giorgio Da Sala e lo spostamento del ponte in tale sito provocò gravi danni.

Nel 1567, il Carabello e il Da Sala fecero ricorso al tribunale dicendo che la traslazione del ponte e del porto fu fatta contro il loro volere dagli agenti della comunità di Galliate e che il fatto provocò gravi danni alla loro proprietà in quanto, per comunicare con il ponte e il porto, furono fatte quattro strade nel bosco con grande perdita di legname. Inoltre, essi affermano, che la comunità di Galliate aveva messo in piedi, sulla riva novarese, un grande argine di pietre (*prédera*) costringendo così il Ticino *ad asportare* il detto bosco.

La denuncia segnala anche i danni recati alla Regia Camera ducale, ai mercati, in quanto il daziario — si dice — « *si trova ancora a Turbigo ed è lontano dal posto dove è stato trasportato il ponte. Inoltre, quelli di Galliate, diventati padroni di mezzo porto hanno ottenuto dal loro Comune di passarvi senza alcun pagamento alla Regia Camera, come era invece norma* ».

Il ponte di Turbigo era via di transito per molte merci e vettovaglie: carri carichi di balle di lana, di olio, di biada provenienti dal vercellese e dal novarese e dirette a Milano. Gli agenti di Galliate — si legge sempre nei documenti conservati nell'Archivio di Stato di Milano — contestano tutte le affermazioni fatte nella denuncia dei signori Carabello e Da Sala. In particolare, precisano che le strade nel bosco erano preesistenti alla traslazione del ponte in quanto il sito è l'antico posto del

porto e le strade che lì conducono si chiamano appunto « *strade del porto* ». Aggiungono che lo spostamento del ponte da Turbigo era motivato dal fatto che lì « *c'erano rami del fiume e altre incomodità che il Ticino causava ogni anno con le sue piene* ».

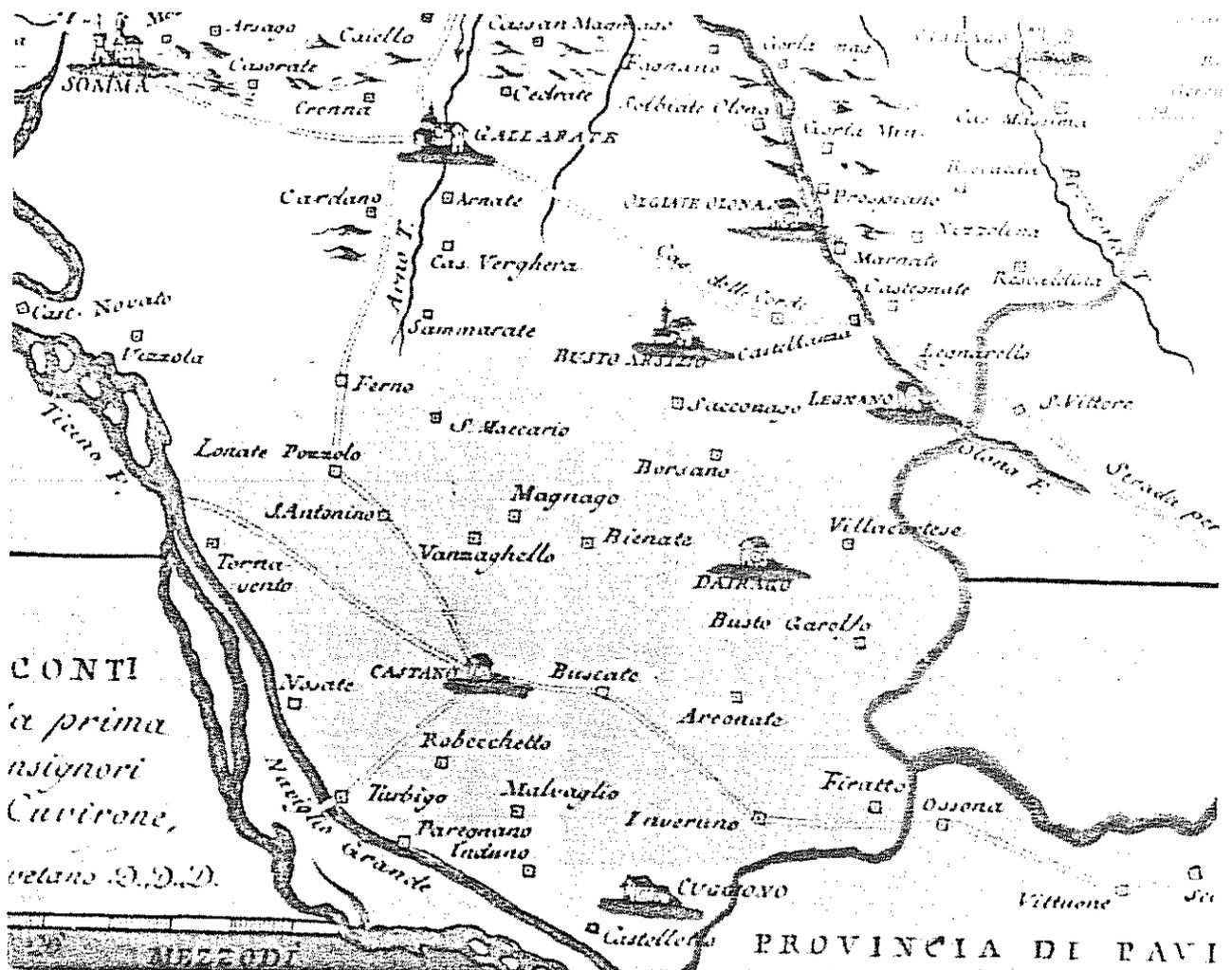
Affermano che il nuovo posto del porto è molto più comodo e che i mercanti « *non ne patiscono perchè il porto è lontano da Turbigo non più di un miglio* ».

Concludono dicendo che Galliate non fa pagare il dazio ai suoi concittadini perchè ha questo privilegio « *at immemorabili* ». Del resto — aggiungono ancora — « *anche i Piatti e gli altri padroni facevano lo stesso con i loro e lo fanno ancora per i porti sul Ticino soprattutto per il porto di Oleggio e Trecate* ». A questo punto, Gerolamo e Baldassare fratelli Piatti, padroni della quarta parte del porto prendono la difesa dei denunciati e insieme, chiedono, quali compadroni, che il porto sia riportato dov'era prima, nel territorio di Turbigo. Ribattono che « *dov'era prima non c'era acqua nè di qua nè di là da passare, eccetto alcune piccole roggette. La strada è buonissima e sicurissima sia per passare a cavallo e sia per passare a piedi. Passandovi carri carichi ne trae vantaggio sia la Camera e sia i portuari* ».

Alcuni di Turbigo e quelli di Castano in particolare, vogliono portare il porto e il ponte più a nord, nel territorio di Cameri, di fronte all'osteria dell'Ill.mo Signor Conte Ludovico Gallarate, per loro maggiore comodità e per privilegiare il Conte. A questo fine partono armati a minacciare « *i portinai e li scacciano, poi sciolgono il ponte e cercano di portarlo più in su dove hanno pensato di portarlo. Però, e per la corrente e per l'accorrere di aiuti, il ponte viene riportato dove era stato tolto* ».

Data questa contesa, si conviene di cercare insieme il luogo più comodo al servizio comune del porto. Il 12 agosto 1570 si ritrovano alcuni interessati di Galliate, Turbigo e Cuggiono allo scopo di pervenire ad una decisione comune. Il 30 agosto si visitano i luoghi più adatti, ma poi, non raggiungendo nessun accordo si lascia il porto e il ponte dove si trovano e cioè dove li avevano posti quelli di Galliate<sup>(13)</sup>.

Lasciato il ponte e il porto di Turbigo nel sito specificato sopra, nel 1655 il Comune di Tur-



1. Nella pagina 169: Sul Ticino - Casa delle Barche (foto Bonetti).

2. Strada provinciale per i porti di Turbigo e Oleggio passante per il centro di Castano (dalla carta della Provincia di Varese del 1789 - prop. G.D. Oltrona Visconti).

bigo stipula un accordo con il Comune di Galliate per fare riparare la strada « per la quale si va dal borgo di Galliate al territorio di Turbigo, in modo particolare nel sito chiamato *Veratio* ».

Nel 1711, la strada si era guastata e Turbigo non volle saperne di farla aggiustare « *attento che ora trattasi di rottura e impedimento fatto dal Regio fiume Ticino dal quale essendo sortito un ramo ha preso letto in detta strada et che essendo questo un caso fortuito non può l'obbligazione concordata nel 1655 ecc., ecc.* ». Il Comune di Galliate dapprima minaccia e poi fa trasportare il ponte più in giù e cioè nel luogo chiamato *La fortuna*, per cui avrebbe dovuto approdare alla spiaggia milanese contro i boschi detti di Galliate nel territorio di Malvaglio, oltre un mezzo miglio

dalla solita ubicazione, « *a portata di una breve strada che mette al ponte di Paragnano sopra il Naviglio Grande* ». A questa azione del Comune di Galliate gli uomini di Turbigo fanno ricorso e, il 26 agosto 1711, intimano loro di riporre il ponte nella posizione precedente. Quelli di Galliate rispondono « *che è impossibile come anche hanno riconosciuto gli stessi barcaioi in visita amichevole fatta antecedente, perchè ivi il fiume Ticino è in larghezza straordinaria e lunghezza tale che non si può mettere nè tenere in corda, oltre di che mentre è in sito piano di giera l'acqua si spande sopra essa giera ed il porto non può andare alle ripe* »<sup>(14)</sup>.

Nel 1786 si fece fare una chiusa al canale *Ramaccio* per facilitare il transito a chi doveva fare uso del porto e il ponte fu riportato, al

posto precedente, che corrisponde alla posizione attuale <sup>(15)</sup>.

### La strada che conduce ai ponti di Turbigo e Oleggio (1833-1838)

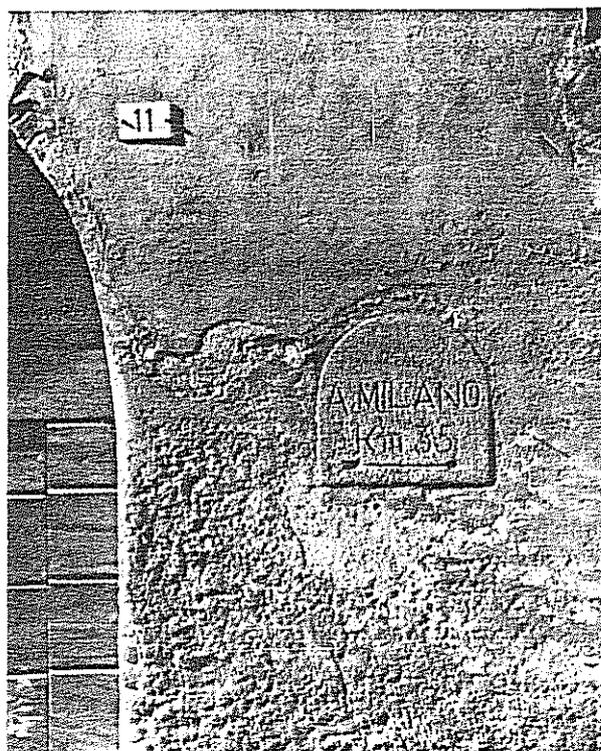
La strada che conduce ai porti di Turbigo e Oleggio è del 1833. Si dirama dalla postale vercellese oltre Sedriano, quindi, raggiunto un angolo presso Vittuone, attraversa gli abitati di Inveruno, Buscate e Castano. A Castano passa per il corso di *Pozzo Nuovo*, per il lato settentrionale delle due piazze contigue e procede per il corso *S. Rocco*. Alla chiesa di S. Rocco la strada si divide in due rami. Un ramo si dirige a nord-ovest e passando per la *Cà della Camera* va al porto di Oleggio; l'altro ramo, prendendo la direzione sud-ovest si dirige a Turbigo per procedere poi verso il porto sul Ticino.

Nelle *Notizie Statistiche* <sup>(16)</sup> pubblicate nel 1833 si ritrova scritto che « *la strada provinciale ha una larghezza dominante di sei metri. E' mantenuta a ghiaia, ad eccezione degli interni dei passi che attraversa, i quali sono mantenuti a selciato. Il suolo su cui è basata è sodo ed è composto da terra mista a ghiaia. La pendenza della strada è di poco conto. L'unica rampa è quella che scende al porto di Oleggio, detta la rapida di Lonate Pozzolo, la quale pende oltre il 12% nella lunghezza di metri 300* ». Per modernare questa rampa, nel 1845, fu fatto un andamento a serpentino sull'alta sponda del Ticino della lunghezza di chilometri 1,369.

L'ultimo tratto del tronco di strada che mette al porto di Turbigo venne aperto nel 1838, attraverso un nuovo andamento per la lunghezza di chilometri 1,30.

Nel 1864 la strada per il porto di Oleggio e quella per il porto di Turbigo sono ancora strade provinciali, ma nel 1870 non lo sono più <sup>(17)</sup>.

Nel 1884 la strada per Oleggio è ancora comunale, mentre quella per Turbigo è ritornata provinciale <sup>(18)</sup> e fa parte della nuova provinciale Gallarate-Castano-Novara. Questa fu aperta nel 1878 trovando il consenso del Comune di Turbigo e di Castano attraverso trattative iniziate nel maggio 1862 e concluse nel 1878 <sup>(19)</sup>.



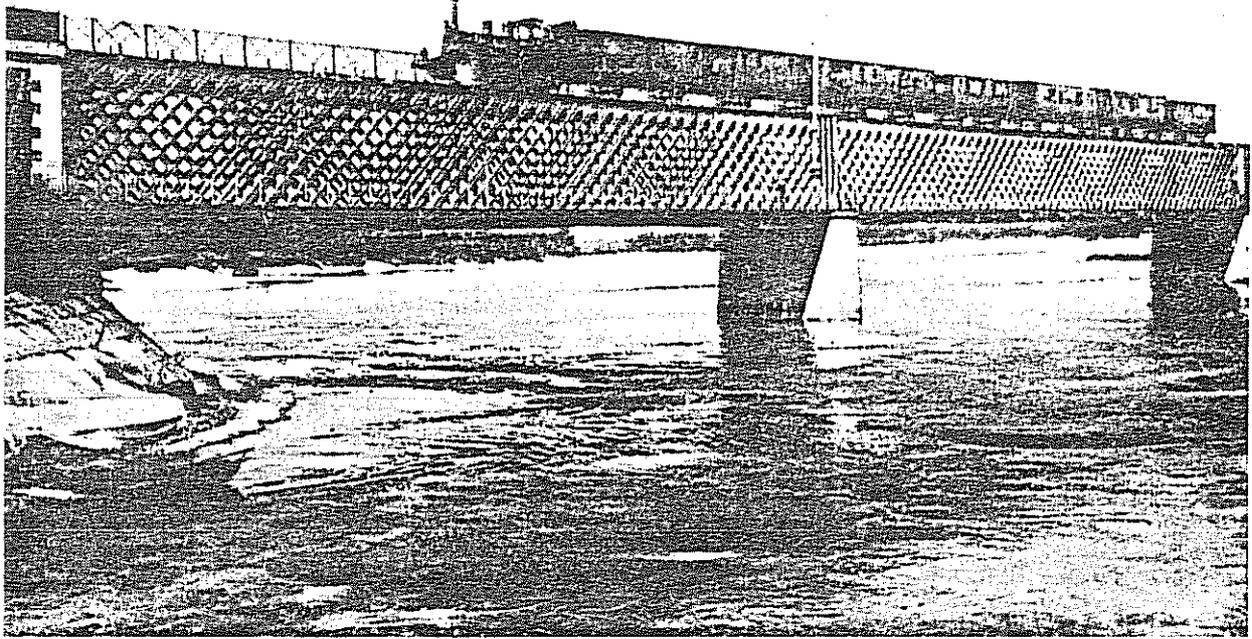
3. Pietra miliare della Provinciale per il porto di Turbigo e il porto di Oleggio (*Castano - Corso Martiri Patriotti, 11*).

### Il ponte in muratura sul Ticino (1879)

Nel 1879 vengono iniziate le pratiche per la costruzione di un ponte stabile in muratura sul Ticino, in sostituzione del porto natante o ponte di barche di Turbigo. Detto ponte stabile era già stato progettato, nel 1864, su richiesta del Comune di Turbigo al Regio Ministero dei Lavori Pubblici sentendone bisogno crescente, specialmente dopo la fusione della Lombardia col Piemonte. Il Comune di Castano Primo ad unanimità di voti si era associato alla mozione del Comune di Turbigo.

Un ponte stabile sul Ticino serviva a dare libertà e sicurezza alla vita economica dei confinanti ed al commercio delle Province limitrofe d'ambidue le sponde.

Il 3 ottobre 1879, il Comune di Castano Primo concorse, per le spese necessarie per la costruzione del ponte sul Ticino, con la somma di L. 15.000 da pagarsi alla Provincia di Milano, la quale, insieme a quella di Novara doveva provvedere alla realizzazione dell'opera. Il 21 settembre 1880, il contributo per il ponte stabile di Turbigo fu portato a L. 17.000 da pagarsi in dieci rate annuali da L. 1.700 cadauna <sup>(20)</sup>.



4. Ponte sul Ticino.

5. Nella pagina 174-175: Planimetria della zona dove fu costruito il ponte di Turbigo (1887).

Il nuovo ponte interprovinciale doveva avere, in effetti, un doppio uso: ferroviario e stradale, con le sedi rispettive nell'impalcatura superiore e inferiore del ponte.

Dal 1884, infatti, Turbigo risulta collegato a Milano e Novara attraverso la ferrovia che diede una notevole spinta alla industrializzazione della zona.

#### NOTE

- (1) P. GIOVINO, *Vitae duodecim Vicecomitum ad annum*, 1270.  
 (2) *Ibid.*  
 (3) S. RICCI, *Oggetti rinvenuti presso Turbigo*, in « Rivista Archeologica Lombarda », gennaio-giugno 1906.  
 (4) A. PASSERINI, *La Comum-Novaria*, in « Storia di Milano », Treccani, vol. I, p. 154.  
 (5) *Ibid.*  
 (6) G. SIRONI, *La via romana Mediolanum-Verbanus*, in « Archivio Storico Lombardo », Milano, 1962, p. 211.  
 (7) Accingendosi a scendere in Italia, nel 568, sotto la guida di Alboino, i longobardi si erano organizzati *in fara*, vale a dire in forma di nazione armata, in marcia, suddivisa in gruppi demici, talvolta a base parentale, detti a lor volta fare, capaci ciascuno di fornire un determinato numero di uomini atti alle armi, chiamati *faramanni* o più genericamente *arinanni*. Di pari passo peraltro al dilatarsi della conquista, a gruppi di questi gruppi, sotto il comando di un duca, furono poi assegnati dal re, con compiti di presidio, determinati territori, entro a cui le singole fare andarono immediatamente stanziandosi nel modo sul momento giudicato più opportuno.  
 (8) P.G. SIRONI, *Ancora sui longobardi nel Gallaratese*, in « Rassegna gallaratese di storia e d'arte », a. XXIV, n. 95, dicembre 1965.

- (9) C. SANTORO, *Registro delle lettere ducali periodo sforzesco*, registro n. 8, p. 132.  
 (10) *Contrade Nostre*, 1/1979.  
 (11) A.S.M., *Finanza*, p.a., 913.  
 (12) Vedi *Contrade Nostre*, 1/1979, p. 12.  
 (13) A.S.M., *Finanza*, p.a., 913.  
 (14) *Ibid.*  
 (15) A.S.M., *Acque*, p.a., cart. 1234.  
 (16) *Notizie statistiche sia tavole suppletorie alla carta stradale delle provincie comprese nel Governo di Milano, Milano, 1833. Guida statistica della provincia di Milano, 1847-1857.*  
 (17) Archivio Comunale Castano (d'ora in poi A.C.C.), *Delibera del Consiglio Comunale del 6 giugno 1876*. « Si chiamano *strade provinciali* quelle che servono alla più diretta comunicazione tra i capoluoghi di province limitrofe, e quelle che dal capoluogo di provincia conducono alle principali città in essa comprese o ai porti importanti; quelle che sono riconosciute di grande importanza per le relazioni industriali, commerciali e agricole della Provincia o della maggior parte di essa ».  
 (18) A.C.C., *Serie 1ª*, Acque e strade, *Schema di convenzione del 15 gennaio 1884*.  
 (19) A.C.C., *Serie 1ª*, Amministrazione e Acque e strade.  
 (20) *Ibid.*