

rimontando il corso dell'Adda fino della comune di Robbiate, l'Adda e il Dipartimento d'Olona da quello

ossia da Robbiate a Sesto-Calende l'Olonamente fronteggiata da varj comuni

che unisce Robbiate a Sesto-Calende maggiore larghezza del dipartimento, e a geometricamente di miglia 37 circa. maggiore va da settentrione a mezzogiorno i punti più distanti della periferia - Calende (nord-ovest), e Nizzolare, la linea che li congiunge si calcola

56.
situata a gr. di lat. bor. 45. 27. 57. 26. 51., è quasi nel centro del di-

stretto dipartimentale, a norma della legge anno 18, è di pertiche quadrate censibili 5. 3. 6 valutate a scudi 37,433,421. 5. 6. o unire alla detta superficie censibile le canali, i fiumi, cioè aggiungendole il o, si può ritenere di pertiche 4,593,146, sotto l'accennata latitudine corrispondono

quadrate d'Italia $943 \frac{3}{4}$.

La superficie fu dalla citata legge divisa in tre distretti; il primo ha per capo-luogo il secondo Pavia, il terzo Monza, e il quarto Gallarate.

Il primo di Milano e di Pavia essendo nella parte irrigati, chiameròli distretti irrigati

a scampo di maggior circolazione; per la ragione opposta quelli di Monza e di Gallarate diròli asciutti, benchè l'irrigazione non sia affatto esclusa da questi, nè s'estenda alle comuni di quelli interamente.

C A P O II.

ACQUE.

§. 1. Fiumi.

Non m'arrestero ad indicare le sorgenti e il corso del Pò, del Ticino e dell'Adda, cose note anche ai facchini; molto meno discuterò se l'Olonamente meriti il nome di fiume, o di torrente soltanto, questione importante pe' nostri padri. Qualunque nome le si voglia dare, l'Olonamente comincia poco lungi e al di sopra del monte di Varese da alcune fonti perenni dette della Rasa. Dopo il giro di miglia circa 42, in cui alla macina serve ed all'irrigazione, viene l'Olonamente a scaricarsi nel Naviglio grande sotto le mura di Milano.

Per combinare i dritti spesso opposti dell'irrigazione, e della macina, per conservare li argini e provvedere alle piene, esiste un ispettore ed una commissione rappresentante i proprietarj ed i mugnai.

Il Lambro che ha la culla ne' monti di Barni e di Magreglio (Dipartimento del Lario) viene arricchito dai due cavi emissarj dei laghi Pusiano ed Alserio. Pria di giungere a Monza dispensa le sue acque a diverse roggie per irrigare terreni.

Lambro

Seguitando il suo corso verso Milano riceve il tributo di varj scoli e torrenti, onde arriva a Melegnano in un letto capace di navigazione, e dotato d'acqua perenne, quindi Lambro *vivo* s'appella. Lasciando Melegnano s'inoltra nella provincia Lodigiana, e contento d'averla bagnata per lo spazio di circa 30 miglia, va a riposarsi nel Pò dopo il ponte di Mareotto.

Non conviene omettere il Lambro meridionale, cui si dà il titolo di Lambro *morto*. Egli proviene dallo scaricatore del Naviglio detto di San Cristoforo, passa sotto la strada pavese, quindi alla Pieve, poscia a Landriano, Zibido ed altre comuni inferiori, e s'unisce al Lambro *vivo* in vicinanza di S. Angiolo nel Lodigiano, senza però che i Pavesi ne sappiano ritrarre tutto il vantaggio per l'irrigazione, giacchè è legge costante che *l'industria sia tanto meno attiva, quanto è più prodiga la natura.*

Il Gravellone può dirsi un ramo d'acqua che al di sopra di Pavia parte dal Ticino, e dopo poche miglia ritorna in esso, donde risulta un'isola che s'alza a rincontro di quella città (1).

(1) Nell'infanzia dell'Idraulica si credette di poter diminuire l'altezza delle piene, e il pericolo delle rotte deviando dai fiumi una porzione delle acque soprabbondanti. L'esperienza e la teoria hanno dimostrata poscia l'inutilità e i danni dei diversi; quindi il rimedio più sicuro a questi danni si è di ritornare le acque al solo e primo alveo. Può impedirsi l'inondazione d'un fiume piuttosto facendovene entrare un altro che aprendogli un diversivo.

Varj torrenti scorrono qua e là, spesso senza freno, sul nostro Dipartimento. Tra questi primeggiano il Gardaluso, fontanile di Tradate, ed il Bozzente. Formati dagli scoli di varj colli superiori a Tradate, Abbate Guazzone, e Mozzate, ingrossati dalle acque delle brughiere di Appiano, Veniano e circostanti, scorrenti al basso per artefatti cavi vanno a disperdere parte delle loro acque in altre brughiere e boschi. Siccome questi torrenti camminano vicini, e a così dire insieme, quindi i due primi unendosi talvolta al Bozzente, lo rendono orgoglioso in modo che porta ovunque passa alle campagne sterminio, e trabocca sulle terre di Cislago, Gerenzano, Uboldo, poi s'inoltra a Lainate, quindi a Rhò, donde va ad affogare la sua rabbia nell'Olon, ma talora manda le sue piene fin dentro il Naviglio grande sotto le mura di Milano.

Di queste rovinose piene sono in parte cagione gli abitatori delle valli di Gardaluso e di Tradate, i quali scarseggiando di paglia e di concime, vanno a depredare ogni arboscello e cespuglio, e la stessa corteccia del terreno abradano co' badili, e zappano il brugo invece di segarlo, donde avviene che il suolo da nessuna radice d'erba o di pianta collegato si scioglie, si sfaccia, dirupa ad ogni pioggia, e l'acque decorrono in maggior copia e con maggiore rapidità. A queste cause conviene aggiungere l'inalzamento progressivo degli alvei, cui non puossi riparare che con continui espurghi, l'atterramento de' bo-

tre Torrenti

Lambro

schì ne' monti che al più dovrebbero coltivarli a prato, l'avidità de' particolari che aprono qua e là delle bocche per irrigare i loro terreni, i tanti argini, penelli, ed altri dispendiosissimi ripari, i quali anzichè impedire sogliono spesso accelerar la rovina delle sponde con immensi danni dei fondi vicini.

Siccome i torrenti non hanno la pazienza d'aspettare le decisioni de' tribunali, e balzano impetuosi pria che i giudici abbiano consultato Giustiniano, perciò sia per riparare rapidamente ai danni, sia per eseguire i necessarij espurghi esiste una congregazione rappresentante i proprietarj danneggiati.

Molti altri torrentelli romoreggiano sull'Olonà, il Seveso, l'Arno, la Ghisa, il Nirone, la Molgora . . . ma presto perdono il nome e l'acque o nei navigli, o negli accennati fiumi, torrenti, boschi, brughiere, simili ai cessati tirannelli d'Italia che fecero tanto fracasso, e si credettero grandi fin che vissero, mentre la loro storia si riduce alla data della vita e della morte.

§. 3. Navigli.

Milano, che quantunque tre volte distrutta fu fabbricata tre volte nel luogo stesso, cioè lungi da' grossi fiumi, crescendo di popolazione aveva bisogno d'una facile comunicazione col Ticino, coll'Adda, e coi laghi da cui scendono. Perciò fu scavato un canale che dal Ticino conduce l'acque fino a Milano, e chiamasi Naviglio Grande, l'opera più vasta e più utile che possèga il di-

partimento d'Olonà, perchè serve nel tempo stesso ad irrigare immense campagne, e ad una navigazione molto estesa (1).

A beneficio parimenti dell'agricoltura e del commercio fu dall'Adda condotto un ramo d'acqua fino a Milano (2), e chiamasi Naviglio Piccolo, o

(1) L'Olonà deve questo beneficio a Benò de Gozadini bolognese, podestà di Milano nel 1257. Quest' uomo onorato e grande meritò l'odio degli ecclesiastici, perchè li volle cittadini. Il popolo, che allora ricevendo ciecamente le loro massime, riceveva anche le loro passioni, massacrò il podestà, e l'affogò nel Naviglio da lui scavato a pubblico vantaggio. Non esiste alcuna statua in suo onore, ma il naviglio basta per farlo ammirare. Altronde il saggio Verri ne ha vendicata la memoria nella Storia di Milano, e il matematico Frisi riportando il massacro del Gozadini, soggiunge: e questo è un altro esempio da aggiungersi nella serie di tanti uomini benemeriti, che sono stati perseguitati e maltrattati in Italia.

(2) Dal duca Francesco Sforza. L'opera progettata nel 1457 fu ridotta a termine nel 1460. Le principali difficoltà del progetto erano di derivare un ramo perenne d'acqua dall'Adda in un luogo di corso assai rapido, di continuare per alcune miglia il nuovo cavo in una costa sassosa, e di attraversare con esso il torrente Molgora, e il fiume Lambro. Questo canale è sostenuto sul principio da un argine grandioso di pietra fino all'altezza di 40 braccia sopra il fondo dell'Adda. La lunghezza del canale è di circa 24 miglia. Il torrente Molgora vi passa sotto per mezzo d'un ponte di tre archi di pietra. Quello che più sorprende è l'intersecazione del Naviglio col Lambro, il quale vi sbocca dentro ad angolo retto, e a foce aperta con tutta la piena, e si scarica alla parte opposta.

della Martesana, il quale, mercò la sagacità di Leonardo da Vinci, viene a sboccare mirabilmente nel Naviglio Grande, e quindi resta libera e non interrotta la navigazione dal Ticino e dal Lago Maggiore fino all'Adda, ed al lago di Lecco; quindi sì all'est che all'ovest del Dipartimento, scorrono le barche al Pò, poscia nell'Adriatico, con mutuo vantaggio de' paesi circostanti.

La portata ordinaria del Naviglio Grande è di 1938 once d'acqua, quella del Naviglio Piccolo di 941 (3).

Il prezzo d'un'oncia d'acqua varia a segno che v'ha una differenza maggiore della metà secondo che l'acqua dell'Adda e del Ticino si estrae verso il principio dell'irrigazione o verso il fine. Non fia quindi sorpresa se nel basso Pavese pagansi le acque irrigatorie a mille e più lire per oncia, e se nelle vicinanze di Milano il prezzo sia ancora maggiore.

La Muzza è un altro canale artefatto che da Cassano fino a Castiglione Lodigiano deriva le acque dall'Adda. Dopo avere irrigata piccola porzione del nostro Dipartimento, va a portare la fecondità al contado di Lodi, servendo al fieno,

(3) „ L'oncia d'acqua, il modello e l'unità a cui si rapportano tra di noi, e con cui si misurano le bocche d'irrigazione, è una bocca rettangolare, larga 3 once del braccio milanese, alta once 4, che ha di sopra due altre once d'altezza d'acqua, che chiamasi battente, e perciò nella soglia inferiore della bocca resta 6 once sotto la superficie dell'acqua = Pauli Frisi operum tomus secundus.

al lino, al riso, ed alla macina. L'enorme volume d'acque che decorre per questo canale, monta ad once 4000; 773 oncie appartengono agli utenti che ne hanno titolo o donato od oneroso, il restante si dà in affitto al principio di ciascun anno, a vantaggio non del dipartimento ma della nazione; lo stesso dite de' due navigli.

Tutti questi fiumi, torrenti, navigli che circondano, attraversano, irrigano il dipartimento, rendendo in qualche maniera mobili le proprietà, fanno nascere una moltitudine di liti che vengono in Milano agitate e sospinte da dicastero in dicastero, da tribunale in tribunale, e mostrano in parte l'origine di tanti ingegneri, ragionati, curiali per vedere, calcolare, decidere, e talvolta imbarazzare, giacchè le cavillazioni del foro non sono affatto ignote al buon popolo Lombardo.

C A P O III.

CLIMA.

La continua e crescente irrigazione, le acque stagnanti presso varj villaggi, le paludi poco lontane da Pavia, i venti che spirano costantemente tra il nord e l'est spiegano la frequenza delle nebbie, delle piogge, delle grandini che visitano queste ricche e doviziose contrade. Dalle osservazioni fatte in 20 anni risulta che cadono a Milano annualmente 33 pol. parigini d'acqua e di neve, mentre a Parigi non ne cadono che 16. Altre osservazioni fatte per eguale spazio di tempo ci dicono che il caldo medio a Milano è di 10

10
gradi reameriani, e l'altezza media del barometro è di pol. parigini 27 lin. 8 $\frac{31}{50}$. Il corso delle stagioni è però sì irregolare che spesso varj de' nostri terreni dall'eccessiva umidità son molestati, e dalla totale mancanza d'umido.

Questo stato metereologico influisce sulla coltura delle viti, rendendo insipida una parte de' nostri vini, come vedremo più sotto. Lo stesso stato atmosferico esclude il seminerio d'alcune derrate, perciò non è in uso tra noi a cagione d'esempio il farro, essendo di scarso raccolto negli anni predominati dalle nebbie e dai tempi siroccali. Ma l'umidità del terreno e dell'atmosfera ne' due distretti irrigui ci facilita le preparazioni necessarie alle fabbriche delle stoffe e delle tele dipinte.

C A P O IV.

TERRENO.

Ovunque si scavi il nostro terreno non presenta che arena mescolata ad argilla e ad un numero infinito di ciottoli e pietruzze. Lascio ai fisici l'incombenza di far venire le acque del diluvio, e poscia disporre i varj strati della terra secondo le loro teorie bellissime e inutilissime agli amministratori. Cercando l'utile basterammi il dire che queste pietruzze che si trovano ad una certa profondità del nostro suolo, vengono estratte per armare le nostre strade, e l'arena, allorchè scelgasi la più minuta, può fecondare le terre troppo compatte.

Il nostro terreno così costituito doveva essere soggetto ai danni della siccità, se non si trovava maniera d'inaffiarlo. Gloria dunque e onore agli antichi monaci di Chiaravalle presso Milano, i quali colla loro industria ridussero non piccola estensione di paese paludoso e quasi incolto a campagne ubertose e prati ridenti! Quasi lo stesso fecero i Cistercensi di Morimondo presso il Ticino, e quei di Cerreto presso l'Adda nel Lodigiano. I discendenti di questi monaci ci riportano con compiacenza tali agricoli travagli: non sarebbe meglio ch'essi li dissimulassero?

Lo strato superiore del nostro suolo può sostenere il paragone coi migliori terreni d'Europa, perchè ricco in succhi nutritivi, vario ne' prodotti, lontano egualmente dagli estremi del caldo e del freddo che la somma delle produzioni scemano, e la quantità del tempo necessaria per farle nascere. Le acque dell'Olonà, del Lambro, dell'Adda, del Ticino, in conseguenza de' Navigli passando sopra grassi terreni, portano al nostro dipartimento quella fertilità che sperar non si può dalle acque di sorgenti sì naturali che ci vengono dai monti, che artificiali dette da noi fontanili. Se non che questi, scavati ordinariamente presso pingui terreni, dopo considerabil tratto di strada, diventano *pel loro continuo rubare eguali* alle acque migliori. Altronde hanno il vantaggio d'essere nel verno men freddi, e meno nella state caldi che i Navigli. Perciò i nostri terreni piegansi facilmente, e reggono per molto tempo alla coltura de' risi, de' lini, de' prati, di tutte le derrate infine di cui l'umidità è il principio. Da ciò forse

nasce il singolar privilegio, di cui molti de' nostri prati godono a preferenza degli altri, cioè di reggere sullo stesso piede per più decine d'anni e fors' anche per secoli, senza bisogno d'essere cambiati, mentre gli altri contraendo qualche vizio conviene ogni dodici anni coltivarli principalmente a formentone. Perciò Bacco e Vertunno, Cerere e Pomone ci versano i loro doni in abbondanza,

E d'infinita

*Serie ne cinge le campagne il tanto
Per la morte di Tisbe arbor famoso (1).*

C A P O V.

STRADE, NUOVA MANIERA D'APPALTARNE LA MANUTENZIONE.

Le numerose strade di questo Dipartimento, comunemente belle e ben costruite, hanno il difetto d'essere quì troppo larghe, il che cagiona perdita di terreno e aumento di manutenzione; là troppo piane, il che le rende più comode, ma meno durevoli, altrove mancanti di canali alle sponde, cosicchè facilmente s'allagano.

Il tumulto della guerra, il disordine de' cangiamenti politici, il ritardo de' pagamenti agli appaltatori, cui incombe di conservarle, sono stati le cagioni dell'attuale degradazione delle strade.

Si fa ascendere la somma per riadattarle a circa lir. 2,401,300.
per sonserverle a „ 207,060.

(1) Il Gelso.

Per scemare i danni che alle strade cagionano la pioggia e la neve, per favorire l'azione benefica del sole e del vento, le leggi d'alcuni paesi determinano l'altezza delle siepi, proscrivono le piante o ne regolano li scalvi. La nostra legislazione stradale, attesa l'eccessiva scarshezza del combustibile, nulla prescrive a questo riguardo. Quindi gli ingegneri si lagnano dell'ombra che arresta l'umidità, e delle foglie, da cui le gocce lentamente cadendo, la fomentano. Conviene però confessare che questo danno non debb'essere molto esteso, giacchè rari alberi s'incontrano per le strade principali, e dell'umidità, che inerte in varj luoghi rimane, forse non tanto gli alberi son causa, quanto la prima costruzione che basò il piano sopra un fondo poco solido, e non anteriormente disseccato. Altronde si potrebbero porre sulle sponde delle strade quegli alberi, le cui foglie sono più piccole, e i rami più uniti, ovvero quelli, i cui rami facilmente spezzandosi pel peso delle brine e delle nevi, e per l'urto de' venti, vogliono essere cimati spesso, e tenuti bassi di fusto. V'avrebbe certezza di ottenere questo scopo, confidando li scalvi regolari agli appaltatori della manutenzione stradale, e forse il vantaggio del combustibile supererebbe il danno cagionato dall'ombra delle foglie e dalle gocce cadenti.

Che che sia di queste idee, parmi necessario di dare alle strade di campagna un grado maggiore di convessità (1), e di fare qualche can-

(1) Dicendo che sarebbe necessario un grado mag-

giamento nel metodo di manutenzione. Diffatti le condizioni dell'appalto richiedendo che si gettino periodicamente tanti carri di ghiaja mobile sulle strade, ne segue che le piogge insinuandosi facilmente tra di essa, scendono a danneggiare il fondo che si ebbe in mira di riparare; parimenti le zampe de' cavalli da tiraglio appuntandosi contro questa ghiaja leggiera, la cacciano addietro, e scuoprono di nuovo il fondo coperto. All'opposto invece d'alzare continuamente il piano senza necessità, sarebbe forse meglio adoprare il terzo solamente della materia, e d'impiegare il restante della spesa nel consolidarla, facendovi rotolar sopra un grosso cilindro; allora l'acqua invece d'insinuarsi tra i ciottoli e l'arena, scorrerebbe rapidamente verso le sponde, e le zampe de' cavalli s'appunterebbero contro un piano resistente. Farebbe anche duopo abbattere le irregolari prominente de' sassi conficcati nel suolo, per cui, attesa la natura de' carriaggi e le leggi di gravità, viene rigettato sulle ruote di dietro un peso addizionale, e le ruote davanti alzate ricadono con maggior impeto.

Ma benchè ne' contratti d'appalto fosse prescritto il metodo migliore per conservare le strade, ciononostante, finchè l'appaltatore non avrà interesse nel loro ottimo stato, le strade saranno sempre lontane da quel grado di perfezione, cui

giore di convessità, sono ben lungi dal consigliare una convessità eccessiva che accresce le spese di manutenzione, e non offre la forma più durevole, come si può vedere nella nota seguente.

possono arrivare. Coll'incostanza delle stagioni saprà l'appaltatore scusare il ritardo de' travagli onde avere dei giornalieri, allorchè sono a più basso mercato. La quantità della materia riparatrice, benchè disposta sul suolo per la visita degli ingegneri dell'amministrazione, nè verrà separata dall'argilla come vogliono i patti, nè consolidata con quelle operazioni che richiede la natura della cosa. Altronde gli ingegneri non possono sempre esser presenti alle operazioni stradali, e nel caso che fossero o negligenti, o facili alla corruzione, cioè diversi dagli ingegneri attuali, l'interesse dell'appaltatore saprebbe approfittarne con pubblico detrimento.

A me sembra dunque che il mezzo più efficace, e più economico per mantenere le strade sarebbe d'unire l'appalto di queste a quello della Posta. Diffatti, più le strade sono cattive, più il mastro di posta consuma i suoi cavalli, più sono buone, più i cavalli vengono risparmiati. Il mastro di posta, più di qualunque altro, ha interesse nella perfezione delle strade, in tutti i punti, e in tutte le stagioni. Altronde avendo egli e uomini e cavalli, approfitterebbe dei momenti d'ozio, per fare le necessarie riparazioni; non sarebbero quindi necessari nè li eccitamenti dell'Amministrazione, nè le visite degli ingegneri, nè le pene contro l'infrazioni... perchè *l'interesse pubblico sarebbe posto sotto la vigilanza dell'interesse privato*. Se gli altri appaltatori tutta la destrezza ripongono nel soddisfare in apparenza soltanto alle condizioni dell'appalto, all'opposto il mastro di posta le eseguirebbe realmente senza bisogno di sorve-



gianza. Aggiungi che unendo un appalto all'altro, queste due occasioni di guadagno accrescerebbero la concorrenza negli oblatori, quindi il prezzo *totale* dei due appalti s'abbasserebbe.

Ma se la cosa è così, mi si obietterà, per qual motivo i mastri di posta non soppiantano gli altri concorrenti all'appalto della manutenzione stradale per avere la preferenza?

Rispondo che oltre i vantaggi delle località, particolari a certi appaltatori, oltre l'aggrarsi questi contratti in una certa sfera di persone, ed essere a così dire fuori delle speculazioni de' mastri di posta, egli è certo che il guadagno degli appaltatori ordinarij dipende in gran parte dall'infrazione de' patti e ritardata esecuzione. Ora e l'infrazione, e il ritardo invece d'essere un guadagno pe' mastri di posta, sarebbe un danno reale e crescente; perciò essi forse non potrebbero ricevere la manutenzione al prezzo, a cui la ricevono gli altri. Ma se il Dipartimento col metodo attuale sborsa minor danaro all'appaltatore, deve però subire le spese della sorveglianza, spese di cui sarebbe o totalmente o nella massima parte scaricato col metodo che propongo. Altronde le strade venendo mal riparate coll'attuale metodo d'appalto, i mastri di posta, su cui cade gran parte del danno, vogliono migliori patti dalla nazione, onde alla fine de' conti la spesa è sempre maggiore, senza calcolare altronde il detrimento che ne riporta il commercio.

Questo nuovo metodo d'appaltare la manutenzione delle strade è ben migliore di quello che s'usa in Inghilterra, che accolla la manutenzione

di esse a quelli che ricevono i pedaggi. Il metodo inglese semplifica è vero l'amministrazione, ma non unisce l'interesse pubblico all'interesse privato. Il ricevitore del pedaggio procurerà sempre di trarre dai passeggeri la massima somma, e di spendere la minima nella manutenzione delle strade.

Non sarà fuori di proposito l'osservare che i danni, cui soggiacciono le nostre strade, dipendono in gran parte dalla troppo vicinanza delle due ruote de' nostri carriaggi di commercio, cosicchè allontanandole alcun poco, si verrebbe a scemare di molto la spesa stradale. Diffatti essendo piccola la linea che unisce le ruote, ed alzandosi molto la carica, quindi il centro di gravità, ne segue che il più piccolo pendio di terreno, od incontro di sassi getta tutto il peso sulla ruota più bassa, la quale sdruciolando alcun poco, danneggia la strada doppiamente. Se all'opposto le ruote fossero più distanti cioè meno ristretta la base del carro, la carica non monterebbe tant'alto, il centro di gravità restando più basso si scosterebbe poco dal mezzo anche in caso di terreno inclinato, o d'incontro di sassi, e il peso distribuito sulle ruote quasi sempre equabilmente, sarebbe alle strade di minor danno (1).

(1) Bastano i primi principj di geometria e di meccanica per capire che il centro di gravità del peso totale della carica e del carro, ed i due ponti delle ruote, su cui poggia, formano un triangolo: e che il massimo danno che riceve la strada si è quando l'uno dei lati diviene perpendicolare all'orizzonte; ora la frequenza di questi casi è in ra-

Se non che i carrettieri che vogliono minimo il peso del carro, acciò sia massimo quello della carica, non s'indurranno a questo cangiamento. Si può però invitarli ad osservare che oltre il pericolo non improbabile di ribaltare, quando la base del carro è troppo piccola, e la carica molto alta, le ruote, li assi, i ferramenti soffrono moltissimo nelle accennate circostanze di pendio, o di sassi, i cavalli da tiraglio fanno maggior fatica ed il cavallo di mezzo, sul cui dorso poggiano le due stanghe, riceve delle scosse più frequenti, e più forti. Per lo contrario scostando un po' più le due ruote, si avrebbe una carica meno elevata, senza essere minore di quantità; il centro di gravità oscillerebbe meno, il carro resisterebbe di più, i cavalli sarebbero meno affaticati, svanirebbe il pericolo di ribaltare.

C A P O VI.

POPOLAZIONE, DEFORMITA', MALATTIE.

Se a Milano si pubblicassero annualmente gli stati delle nascite, delle morti, de' matrimonj di tutto il Dipartimento, agevol cosa saria l'esaminare in tutti i suoi aspetti la popolazione, e quindi

gione dell'altezza della carica, della piccola distanza delle ruote, della convessità stradale. Si vede in conseguenza che le ordinarie vetture danneggiano meno le strade che le *diligenze* recentemente introdotte in Milano, giacchè sul cielo di queste si pongono de' grossi carichi, e le loro ruote sono anche più elevate.

indagar le cause de' guadagni e delle perdite in epoche diverse, nelle stesse comuni. Fatalmente questi stati, su cui l'origine s'aggira, la distribuzione e il termine di molti dritti e doveri sì civili che politici, si lasciano quasi in balia del caso. Ne le Amministrazioni municipali fanno eseguir la legge 6 termidoro anno V, che sotto pena di due mesi di prigionia comanda la notificazione delle nascite ai registri civili; ne la legge stessa seppe trarre partito dalle opinioni del volgo rendendo i parrochi responsabili di quanto il volgo trascura a questo riguardo. Non è dunque mia negligenza, se tutti gli elementi qui non adduco, che servono a tracciar la curva della vita, e della morte; molto meno poi voglio farmi garante dei calcoli che si troveranno qui sotto; ne sono scontento io stesso.

La legge 25 fiorile anno IX fissò la popolazione dell'Olon a 526,234; l'Amministrazione dipartimentale, appoggiandosi alle notificazioni de' cancellieri censuarj, l'ha abbassata a 523,380 nell'anno corrente, ripartendo le quote di coscrizione militare a norma della legge 2 agosto 1802. Ma siccome è naturale l'ascondere una parte del potere, quando gli obblighi vengono calcolati sulla di lui estensione, quindi inclino a credere che la legge meno si scosti dal vero che il notificato de' cancellieri.

Questa legge ripartì la popolazione per distretti nel modo seguente:

Distretto	Capo-Luogo	Popolazione
I	Milano	217,807
II	Pavia	119,105
III	Monza	78,202
IV	Gallarate	111,120

Totale 526,234

Si fa ascendere la popolazione attuale

di	Milano a	115,290.
	Pavia	19,751.
	Monza	11,344.
	Gallarate	3,453.

Quando si tratta di popolazione, s'affaccia tosto la dimanda, se v'ha diminuzione od aumento. Non potendo, per mancanza di calcoli, rispondere con esattezza, dirò 1.º che l'aumento de' prati, e delle risaje ne' due distretti irrigui deve aver scemata la popolazione, giacchè sopra 30 pertiche di terreno vivono più di tre persone, se coltivasi a grano, ed una appena, se a prato. Conviene però riflettere che sono necessarj molti coloni ed operai per le acque, le chiuse, gl'incastri, gli espurghi de' navigli, delle roggie, de' fossi, onde al continuo interrimento e corrosione opporre riparazione continua.

2.º I calcoli seguenti possono riflettere qualche raggio di luce sull'andamento della popolazione nelle principali comuni dell'Olon.

Popolazione (1)

dell'anno	Milano	Pavia	Monza	Gallarate	Busto Arsizio
1790	108,026	20,920	12,351	3,150	6,114
1791	108,475	20,764	12,207	3,328	6,553
1793	109,538	20,967	12,581	3,411	6,641
1795	110,558	20,854	12,551	3,393	6,642
1796	110,496	20,921	12,499	3,372	6,646
1799	109,477	18,384	12,068	3,461	6,628
1800	110,884	18,744	11,408	3,143	6,634
1803	115,290	19,751	11,344	3,453	6,659

Paragonando l'anno 1790 col 1803 risulta aumento di popolazione

in	Milano	7264
	Gallarate	303
	Busto Arsizio	545
		— 8112

diminuzione

in	Pavia	1169
	Monza	1007
		— 2176

Dunque considerando solamente le cinque accennate comuni risulta 1.º aumento di popolazione 5936

(1) Estratta in parte dall'Archivio del Censimento, in parte dall'Amministrazione Dipartimentale. Nel computare la popolazione di Milano e di Pavia fa duopo escludere quella de' Corpi Santi; altrimenti facendò, si aggiunge alla popolazione di Milano un'altra di 18 in 19m. che non le appartiene, ed a Pavia di 2500 in 3000.