

Sesto-Milano. Ci confortano in tale opinione vari argomenti la di cui importanza chiunque potrà facilmente valutare.

Intanto il tracciato attraverso la zona varesina da noi indicato risponde al concetto che i costruttori romani avevano di quello che doveva essere un buon percorso stradale. È noto che i Romani miravano avanti tutto ad abbreviare il percorso e che non si spaventavano delle pendenze, facendo alle loro strade affrontare dislivelli anche del venti per cento sui terreni collinosi, guadando i fiumi e incuneandosi nelle valli, pur di mantenere la linea retta fra il punto di partenza e quello di arrivo. Ed ancora per evitare il fondo valle ed i terreni acquitrinosi la strada romana tagliava le colline a mezza costa; incidendo se del caso un gradino nel fianco del colle e sostenendolo a valle con murature. Ora il percorso che da Ponte Tresa a Sesto Calende noi abbiamo descritto risponde precisamente a questi due requisiti: di costituire fra i due punti il più breve percorso in linea retta — tenuta presente naturalmente la necessità di girare l'imponente gruppo montuoso costituito dal Piambello, dal Monarco, dalla Martica e dal Campo dei Fiori — e di svolgersi quasi completamente in terreno collinoso ed a mezza costa dei colli.

Certamente non dobbiamo pensare che Roma sul percorso attraverso la nostra zona abbia costruita una delle sue più grandi e più importanti vie consolari, sul tipo di quelle che ancora meravigliano il mondo per la loro imponenza. La nostra via romana doveva essere una delle tante buone vie provinciali — « *viae glarea stratae* » — nella costruzione delle quali in luogo dei grandi blocchi di pietra veniva usata una massiciata formata di breccia e sassi uniti con calce e deposti direttamente sulla « *runderatio* » senza quel nucleo sabbioso che permetteva ai massi nelle grandi consolari, di adagiarsi perfettamente sulla fondazione. Ed appunto per tale suo più modesto carattere, la nostra strada romana nel lungo periodo di stasi e di regresso che seguì alla caduta di Roma ed alle invasioni barbariche dovette in parte rassegnarsi a diventare poco più di uno

dei soliti viottoli di campagna, in parte a venir sostituita da altre arterie senza che della più antica rimanessero tracce evidenti ed in parte a scomparire del tutto.

Ancora poi si deve osservare come non si comprenderebbe la esistenza di numerosi centri abitati fin dai più antichi tempi storici in determinate località, qualora non fossero originariamente sorti lungo un'importante arteria stradale quali posti di ristoro o posti di guardia. Così è, ad esempio, degli abitati dei paesi di Arbizzo, Marchirolo, Cugliate e Fabiasco, a brevissima distanza l'uno dall'altro, allo stesso livello lungo le pendici del monte, subito dopo la ripida faticosa salita dal guado del Tresa. Così è di Masciago, di Rancio e di Cavona e, più avanti, di Biandronno, Comabbio e Mercallo.

Per quanto finalmente riguarda le tracce e le vestigia trovate lungo quel percorso e le tradizioni locali, questo possiamo ancora dire. Nella val Marchirolo l'attuale strada provinciale venne costruita tra il 1812 ed il 1817. E durante la sua costruzione sono state manomesse e distrutte le reliquie di altro più antico sedime stradale che nei tempi andati risaliva la valle tenendosi a destra della attuale, sul percorso da noi indicato. Lungo tale percorso, nel 1824 e nel 1899, vennero nei pressi di Marchirolo ritrovate numerose tombe romane e monete del basso Impero. Alcune località poi, presso Marchirolo e tra Marchirolo e Cugliate, portano ancora oggi i nomi di « Tavernasco » e « Taverne ». Vedremo in proseguo le ipotesi che si possono ragionevolmente fare circa tale ultima località, data la sua particolare ubicazione.

Di un vecchio tronco della strada che da Cunardo scendeva verso Masciago appaiono ancora tracce, a poca distanza dall'abitato di quest'ultimo Comune. Ed oggi ancora i terrieri di Masciago indicano quel tratto col nome di « strada romana ».

Pure a Rancio l'antico ponte abbandonato, a valle di quello della attuale provinciale, veniva indicato come ponte romano. In-

dicazione evidentemente errata, in quanto quell'antico manufatto è indubbiamente di più recente costruzione: ma che può attestare la presenza in quel luogo in tempi ancor più lontani di un manufatto romano per l'attraversamento del torrente Rancina.

Il tratto di strada romana poi da Rancio a Cavona può quasi certamente essere individuato nella comunale che collega i due paesi e che continua come mulattiera fino alle spalle di Cuvio. Il nome anche di Cavona è buon indice di località situata lungo una via romana: probabilmente da « *caupona* », osteria.

Oltre Cuvio, la cosiddetta « *Rocca d'Orino* » di probabile origine romana può rappresentare i resti di uno dei tanti fortilizi che dai Romani venivano edificati a tutela della sicurezza delle strade nei punti che più potevano prestarsi ad imboscate ed a sorprese nelle forre dei monti.

Che un ponte di fattura romana esistesse sul torrente Bardello, a circa cinquanta metri a valle del lago di Varese, è invece risultato durante i lavori ivi effettuati per la costruzione di una diga di sbarramento una quindicina di anni fa. « Della sua antichità » — afferma l'ottimo amico Riccardo Lodovico Brunella, di Besozzo, Ispettore on. degli scavi e monumenti, alla cui cortesia devo molte delle notizie qui raccolte — « facevano fede i mattoni romani ed il calcestruzzo a ciaccio pesto. Tale scoperta non sarebbe mai stata segnalata prima d'ora, ma è importante perchè sta a comprovare come per quel punto passasse una strada romana ».

Osserva ancora il Brunella che per le sue modeste proporzioni il manufatto appena poteva servire per il transito dei pedoni, mentre i veicoli dovevano passare a guado. Ma a tale proposito noi possiamo anche ricordare, riportandoci a quanto già abbiamo detto circa il carattere secondario della nostra strada, che la larghezza media delle minori strade romane — « *l'agger* » — non superava i metri 2,35 e che nelle strade in salita la carreggiata poteva diminuire fino a m. 1,75 per le vie provinciali ed a poco di più per le consolari. La

via Appia soltanto in alcuni punti sorpassa la larghezza normale utile per il transito dei veicoli di m. 3-30. Indipendentemente da ciò e mancandoci dati per precisare la larghezza del manufatto romano sul Bardello, ben possiamo convenire col Brunella che mentre sul ponte transitavano i pedoni ed i semoventi, i veicoli passavano a guado il non profondo corso d'acqua, in questo del resto come in altri punti della lunga strada.

Proseguendo, la strada raggiungeva Biandronno, centro fra i più importanti della zona dal punto di vista delle memorie della romanità. Nel suo territorio sono state rinvenute numerose tombe romane e preistoriche. E sul colle denominato « *Castelvetro* », incorporato nella villa Daverio, è sempre visibile un avanzo di torre che può essere attribuita all'epoca imperiale. Ancora recentemente, durante la esecuzione di lavori stradali effettuati per allargare la traversa principale del paese, furono poi rinvenute in Biandronno varie tombe romane. Altri ritrovamenti infine, sempre sul percorso da noi accennato, per Travedona, Comabbio e Mercallo a Sesto, stanno a dimostrare come tutta la zona attraversata dalla strada doveva avere all'epoca romana come ebbe nei primi tempi delle invasioni barbariche, notevolissima importanza.

Dobbiamo ora accennare, sia pur brevemente, alle altre varie arterie che staccandosi dalla principale sopra descritta portavano da essa a questo o a quel punto del territorio, di particolare interesse militare o commerciale. Prima fra tutte la strada che dalla Val Marchirolo, per la Valganna e la valle di Arcisate, saliva verso il Mendrisiotto a congiungersi probabilmente colla strada che da Como si dirigeva verso il Lago di Lugano, oppure per scendere direttamente a Como.

La costruzione di tale strada è certamente di epoca molto posteriore a quella della Ponte Tresa-Sesto Calende da noi descritta. E la sua apertura può essere fatta risalire ad un periodo successivo alla conquista romana. In quell'epoca gran parte del piano sotto-

stante alla prima arteria che collegava Arbizzo con Marchirolo, Cugliate e Fabiasco, doveva essere già prosciugata e bonificata. Così la strada proveniente da Arbizzo invece di raggiungere Cunardo per Cugliate e Fabiasco, potè più comodamente esservi condotta, come lo è attualmente, passando sotto Marchirolo attraverso il terreno pianeggiante. Con ogni probabilità la frazione di Cugliate ancora oggi denominata « *Taverne* » situata sulla Marchirolo-Cunardo, fu all'epoca romana il punto di congiunzione fra la strada Ponte Tresa-Valcuvia e la strada Ponte Tresa, Valganna, Valle d'Arcisate. Quest'ultimo tronco da Taverne si dirigeva, passando sulle ultime propaggini di Monte Marzio, verso il centro della Valganna, tenendosi più alto degli attuali abitati di Ghirla e di Ganna. Subito dopo tale ultima località la strada risaliva le pendici scoscese del Poncione di Ganna e si dirigeva, presumibilmente in un primo tempo, verso il valico esistente fra il monte Monarco e il Sasso delle Corna, lasciando il Monarco sulla destra. Resti di tale strada esistono ancora a monte di Arcisate dove essa sboccava. Successivamente, e probabilmente in conseguenza delle continue rovinose frane che dal Poncione scendevano a valle, il sedime stradale di quella più antica arteria in Valganna venne quasi completamente distrutto: e la strada provinciale sul tratto da Ganna alla località Ponte Inverso. Da questo punto la strada, varcando le poche acque del Margorabbia, si portava sulla destra della valle, e cioè su un percorso meno esposto alle frane, e sulla destra continuava fino a poca distanza dallo spartiacque. Da qui ritornava sulla sinistra, per risalire con forte pendenza il Monarco, per oltrepassarlo a destra tenendosi a mezza costa e scendere poi per Fraschirolo ad Induno. Ancora circa quarant'anni fa — e l'episodio ci è stato narrato dal compianto padre, da poco scomparso, dell'amico e collega avv. Ferruccio Minola Cattaneo — la via semi abbandonata esistente in agro di Induno Olona nella località monte Allegro, alle falde del Monarco, veniva dagli abitanti del luogo designata come

« strada romana ». Da Arcisate prima e poi da Induno in un secondo tempo, la strada doveva proseguire, come abbiamo detto, verso il Mendrisiotto e verso Como. Presumibilmente, molto più tardi, se ne staccò da Induno un ramo in direzione di Varese.

Sempre lungo il tracciato Ponte Tresa-Sesto, nelle immediate vicinanze di Cuvio, la strada veniva raggiunta da altra proveniente da Luino, con percorso in partenza da tale località lungo la destra del torrente Margorabbia, sulle ultimi pendici boschive del M. Colonna e del M. S. Martino, sotto Roggiano e Brissago, per Mesenzana, Cassano Valcuvia, Cantevria e Cuveglio — nomi questi tutti di evidente indubbia origine romana. La larga spiaggia di Luino alla foce del Tresa, offriva facile e sicura possibilità di sbarco alle persone ed alle merci provenienti dall'alto lago per via d'acqua e dirette verso Como e verso la bassa Valcuvia. Il tracciato di tale strada risulta ancora oggi quasi tutto segnato, specie nelle località prima di Mesenzana e fra Mesenzana e Cassano. In località Cuveglio poi ancora recentissimamente vennero trovate, quasi su quel tracciato, numerose tombe romane. Da Cuveglio la strada attraversando per breve tratto una piana acquitrinosa, saliva a Cuvio per riunirsi a quella maggiore e più antica proveniente da Rancio e Cavona.

Pure nel corso inferiore, dopo Biandronno, l'arteria principale, altre ne incontrava, sempre all'epoca romana, che si diramavano verso i più importanti centri della ben coltivata e ricca valle fra il monte ed il lago: Besozzo, Brebbia e finalmente Angera. Da quest'ultima località, staccandosi a nord della importante necropoli romana ivi scoperta, una via di comunicazione che deve aver avuto notevole importanza, per quanto si è detto sul centro commerciale di Angera, seguiva presso a poco il tracciato della strada che oggi per Capronno, Cadrezzate e Monate porta a Travedona nei cui pressi si congiungeva a quella proveniente da Biandronno sopra descritta. La località di Capronno, che dominava da un alto colle

tali importanti vie di comunicazione, ebbe particolarmente lo speciale carattere di posto militare di sorveglianza, carattere che ad essa rimase anche nel successivo periodo barbarico. L'allacciamento di Angera, sul tracciato indicato, colla strada che portava a Biondronno da una parte ed a Sesto dall'altra, appare poi giustificato dalla constatazione che la plaga ad est di Angera, fra Angera e Sesto, attualmente attraversata dalla provinciale Sesto-Varese e dalla ferrovia Sesto-Luino, era all'epoca romana e rimase poi ancora a lungo una sola grande palude, spesso del tutto sommersa dalle acque del lago in piena. Da ciò la necessità di un'arteria che congiungesse lo scalo di Angera alla più importante strada della zona per la sicura antica via tracciata nelle colline.

Tale sommaria ricostruzione della rete stradale che presumibilmente venne studiata e realizzata nella regione varesina nei secoli immediatamente successivi alla conquista romana, non ha pretesa alcuna di rispondere a precisi dati ed a caratteristiche che possano trovare pieno fondamento in scrupolosi studi storici e archeologici. Abbiamo voluto più semplicemente tracciare il quadro di quella che, in base soprattutto alla situazione dei luoghi ed alle loro vicende storiche, deve essere stata approssimativamente la più antica sistemazione stradale della zona varesina. Ed a tale scopo abbiamo tenuto presente l'insegnamento che la strada, per i Romani, non è mai stato il mezzo per raggiungere una regione e per asservirla, salvo poi abbandonarla. I primi tracciati che i conquistatori romani percorrevano per combattere e sottomettere i popoli, erano in effetto i sentieri tracciati rozzamente dai barbari abitatori della località. Soltanto successivamente, dopo il riconoscimento della supremazia romana da parte dei vinti, si studiavano i migliori itinerari e, questi vagliati in relazione alle necessità militari e commerciali dell'Impero, venivano finalmente stabilmente costruite le nuove strade.

Ci conforta il pensiero che la nostra fatica non sarà stata vana se qualche giovane di buona volontà vorrà, in base anche ai pochi dati da noi raccolti, maggiormente approfondire ora lo studio delle più antiche strade della regione varesina, correggendo quanto noi possiamo aver affermato erratamente e completandoci nelle nostre non poche lacune.

GIULIO MORONI.

NOTA : devo qui ringraziare gli amici che con molta cortesia si sono prestati a raccogliere per il mio lavoro dati e memorie. Primo fra tutti, il M. R. mons. dott. Luigi Lanella che personalmente compì una accurata indagine presso quasi tutti i RR. Parroci della zona oggetto del mio esame: poi il già ricordato R. Lodovico Brunella, di Besozzo, il cav. Eugenio Borri, di Marchirolo, l'ing. Riccardo Bozzoli, di Cunardo, il dott. Napoleone Soma, di Cuvio, l'ing. Bernardo Zanini, di Varese, il sig. Cesare Soma, di Ispra, il prof. Pietro Vaccari, di Pavia, e, ultimo, ma fra i primissimi come sempre, il nostro Mario Bertolone.