

CORNELIO BRUSCHERINI

CORRENZA DEL CENTENARIO DI UN'OPERA CURIOSA

33



ERROVIA A CAVALLI PER IL TRASPORTO

BARCHE LUNGO LE RAPIDE DEL TICINO

DA SESTO CALENDE A TORNAVENTO

dalla Rivista della Società Storica Varesina

Fascicolo IV

VARESE 1955

LA FERROVIA A CAVALLI PER IL TRASPORTO DELLE BARCHE
LUNGO LE RAPIDE DEL TICINO
DA SESTO CALENDE A TORNAVENTO

In località Resiga all'estremità meridionale di Sesto Calende, dove un tempo esisteva una segheria mossa dalle acque del fiumicello Oneda, che dalla frazione Mulini precipita verso il Ticino, si erge un rudere dominato da un elegante arco a tutto sesto che poggia su muraglioni in pietra, larghi non meno di un metro e mezzo. L'arco si eleva a circa 15 metri dal pelo dell'acqua di un bacino rettangolare in collegamento con il vicino fiume.

Al primo apparire potrebbe sembrare l'avanzo di un'antica basilica, ma un più attento esame lo rivela destinato, in altri tempi, a scopi diversi.

Si tratta infatti degli avanzi della stazione di immissione di tanti, provenienti dal Ticino, nella ferrovia, ippotrainata, per essere tornati alle acque del fiume in località Tornavento, dopo aver valicato le colline Corneliane, così chiamate a ricordo di Publio Cornelio Scipione che qui tentò, con le sue coorti, di arrestare le orde di Annibale.

Lo scopo della ferrovia era quello di agevolare la navigazione fluviale, allora molto intensa, dal Lago Maggiore a Milano ed al Po, evitando le rapide del Ticino, che nel tratto a sud di Sesto presentano spesso notevoli difficoltà.

La costruzione della ferrovia ebbe inizio nei primi mesi del 1856 e venne ultimata, entrando subito in funzione, nel 1857.

Per la sua arditezza, dati i tempi, e per la sua finalità, è certamente degna di essere ricordata, ricorrendo il centenario dell'inizio della sua realizzazione, perchè rappresenta un esempio forse unico nel

CORNELIO BRUSCHERINI

LA RICORRENZA DEL CENTENARIO DI UN'OPERA CURIOSA

33



LA FERROVIA A CAVALLI PER IL TRASPORTO
DELLE BARCHE LUNGO LE RAPIDE DEL TICINO

DA SESTO CALENDE A TORNAVENTO

Estratto dalla Rivista della Società Storica Varesina

Fascicolo IV

VARESE 1955

mondo e perchè dimostra una volta ancora il coraggio e l'iniziativa della borghesia milanese e lombarda tesa fin dal secolo scorso a potenziare e agevolare i traffici e le industrie.

Fu opera ardua quanto sfortunata; precorse i tempi e noi ci auguriamo che il rudere che la ricorda possa essere conservato ai posteri. Se tante cure si prendono per conservare quanto fecero, degno di nota, i nostri avi, ciò che rimane dell'« Ipposidra » merita tali cure.

La ferrovia ippotrainata per il trasporto dei barconi (da qui il nome sintetico datole di « Ipposidra »), venne realizzata da una società anonima, costituita secondo la concessione accordata dall'I.R. Governo Generale Civile e Militare, a Francesco Besozzi e comunicata mediante decreto 18 marzo 1850 n. 5533 dell'I.R. Luogotenenza Lombarda, che assunse la ragione sociale: Società Anonima della Strada Ferrata da Tornavento a Sesto Calende (1).

Gli statuti risultano nell'istromento di deposito, a rogito del dr. Filippo Guenzati n. 717 di Repertorio del 16 giugno 1854.

Il capitale sociale era fissato in aust. L. 1.500.000 ripartito in 1500 azioni di aust. L. 100 cadauna, da distribuire ai sottoscrittori, ed altre 300 azioni per aust. L. 300.000 venivano assegnate al concessionario sopracitato, quale fondatore della società.

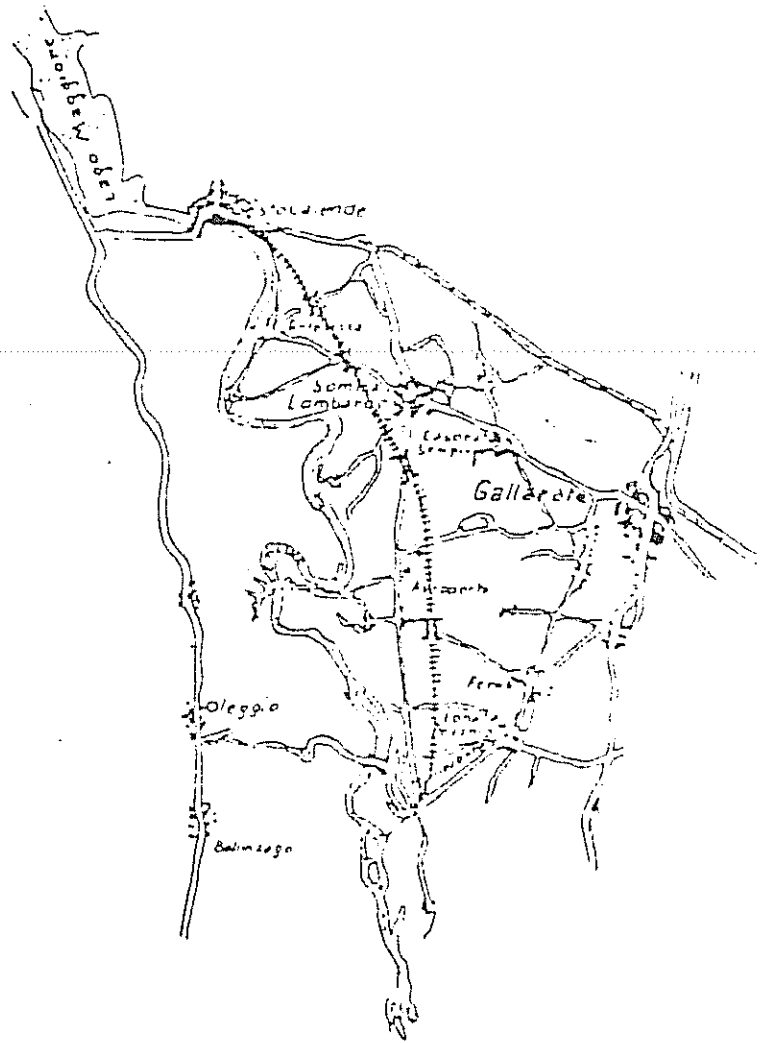
Il progetto della strada ferrata era dovuto all'ingegnere Giacomo Bermani e risulta approvato dalla Direzione lombarda delle pubbliche costruzioni mediante decreto 21 agosto 1851 n. 7490.

Il preventivo di spesa venne indicato in aust. L. 1.680.856 dei quali L. 785.359 per le operazioni di movimento terra, fabbricati, edifi-
fici, muri di sostegno e di difesa. Per i binari — chiamati « guide di ferro » — del peso complessivo di 7500 quintali, si spesero aust. L. 348.750. Per i 100 cavalli venne prevista una spesa di aust. L. 50.000 e per i carri: 18 con otto ruote e 6 con quattro ruote, la spesa venne prevista in aust. L. 87.000. All'atto pratico, fatto insolito, si risparmiò, sul previsto, la somma di aust. L. 199.431.

È noto l'elenco degli azionisti e riteniamo interessante pubblicarlo perchè in esso ricorrono molti dei più bei nomi lombardi a dimostrare

(1) L'Oltrona Visconti mi segnala gentilmente di aver trovato nel numero del 6 maggio 1948 del giornale quarantottesco « Il 22 Marzo » il decreto del governo provvisorio in data 29 aprile 1848 che « permetteva » all'imprenditore F. Besozzi di costruire la ferrovia. Il decreto veniva poi rinnovato dal Governo I. R.

G. Bognetti in uno studio intitolato: « Carlo Cattaneo per le ferrovie lombarde » pubblicato nell'Arch. Stor. Lombardo (Serie IV, Fasc. XXIII, 1909, pag. 261 e segg.) illustra il sorgere della società sin dal 1844 e la partecipazione del Cattaneo alla stessa.

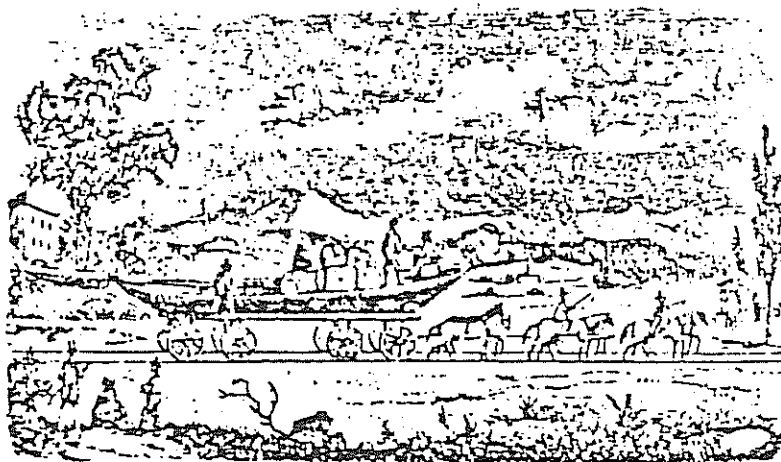


Tracciato della ferrovia a cavalli per il trasporto delle barche da Tornavento a Sesto Calende

STATUTI
PER LA SOCIETÀ ANONIMA
DELLA FERROVIA A TIRO DI CAVALLI

DA
TORNAVENTO A SESTO CALENDE
PER IL RIMORCHIO TERRESTRE DELLE BARCHE

EVITANDO LE DIFFICOLTOSE RAPIDE DEL TICINO



MILANO

Tipografia D. Salvi e Comp.
Contrada Larga, N. 4773.

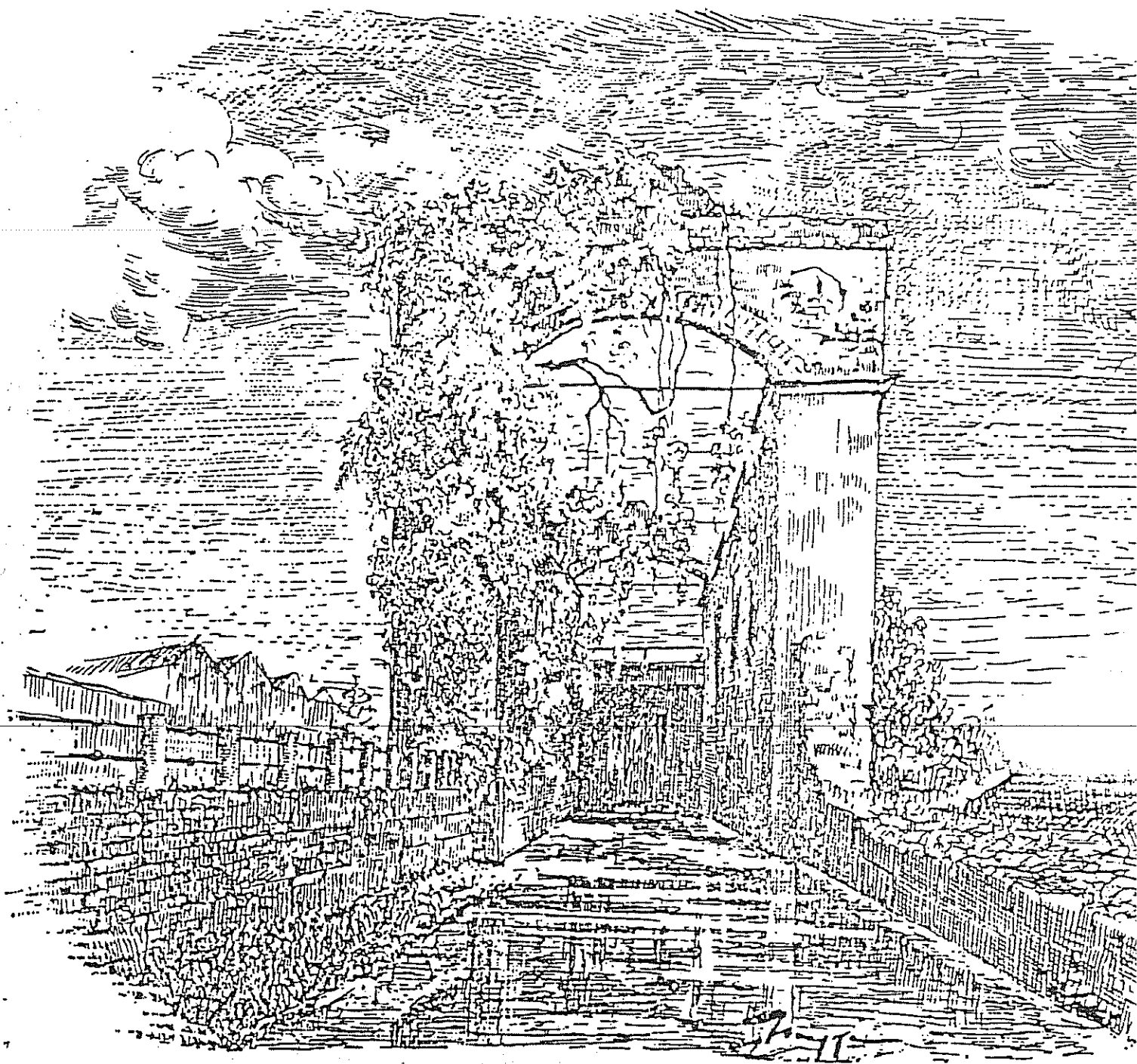
Copertina di un opuscolo contenente gli statuti per la Società anonima della ferrovia Tornavento-Sesto C. per il trasporto delle barche

Costantino, Menrissi Carlo, Pasta Luigi ragioniere, Allemanini Fortunato ragioniere, Porro don Ferdinando, Pogliaghi Antonio, Viganotti Bigio da Sesto Calende (sindaco del luogo dopo il 1859), Giudice Giuseppe, Ranci Ortigoni Costanzo, Pollini Achille, Migliavacca Giuseppe, Migliavacca Carolina, Rotondi Gaetano, Zappa Carlo, Valsecchi Antonio, Pino Giuseppe, Tessera Giovanni, Frapolli nob. don Cesare (d'una delle più antiche famiglie sestesi, proprietario della collina di Cocquio; famiglia ora estinta), Baravalli dr. Carlo, Lotteri Carlo, Marani Giovanni, Pizzigoni Giovanni, Minazzi Francesco (da Sesto C.), Rigondi Gaetano ragioniere, Bertoja Agostino, De Bianchi Celestino, Monti Francesco ragioniere, Pirovano Davide, Panzeri Giuseppe, Zoppis Aristide, Guenzati dr. Filippo (che è il notaio estensore dell'istromento costitutivo), Marani Giuseppe, Caneva Antonio ingegnere, Jallacini Carlo, Silva conte Donato, Giani barone Gaetano, Perego Giuseppe, Rigoli Carlo da Sesto C. (con il Viganotti Bigio, come da nota in calce all'elenco originale, uno dei principali « Paroni » — o padroni di barconi — del Lago Maggiore), Dal Ponte Filippo ragioniere, Rivolta Leopoldo, De Simoni Carlo ingegnere, Riboni dr. Fortunato, Crippa Luigi, Belinzaghi Giulio banchiere, Oldrati Achille, Mangili Innocente, Merini Gio Bernardo, Guaita Cristoforo, Galbiati Gaspare, Arconati Visconti marchese Giuseppe, Bertacchi Domenico, Badoni Giuseppe da Lecco, Grassi Francesco, Giani Antonietta, Gattoni Pietro ingegnere, Castoldi dr. Ezio, Meschia Ambrogio, Crippa don Donatino sacerdote professore), Salviano Pietro avvocato da Como, Osnaghi Antonio, Lattuada Costantino, Rossi Giuseppe, Vannoni Carlo, Setti Francesco, Fratelli Brambilla, Galbiati Ulderico, Bigatti Gaetano e fratello, Corneliani Luigi, Mettica Paolo, Cotta Morandini dr. Natale, Commoretti Giacomo, Clerici Bernardino, Marozzi Ernesto ingegnere, Zucchi Carlo ingegnere, Bossi Pietro, Monti dr. Carlo Fortunato, Caccia Luigi, Vismara Antonio, Barachetti Andrea ingegnere di Monte Marengo, Bazzi Graziano, Ferrini Gio Batta, Carlo Galli e Civelli Giuseppe.

Da una lettera circolare datata 19 dicembre 1859 con la quale veniva spedito un progetto di prestito deliberato nell'adunanza generale degli azionisti del 17 stesso mese, si rileva che il Consiglio di Amministrazione era composto, in quel momento da: Francesco Turati (che non appare tra i sottoscrittori sopra elencati), da Gio Batta Bram-

che l'iniziativa trovò vasti consensi tra gente abituata alle cose concrete. Ecco la lista dei sottoscrittori: Parravicini nob. don Giovanni, Perego Costantino, Menrisi Carlo, Pasta Luigi ragioniere, Allemanini Fortunato ragioniere, Porro don Ferdinando, Pogliaghi Antonio, Viganotti Bigio da Sesto Calende (sindaco del luogo dopo il 1859), Giudice Giuseppe, Ranci Ortigoni Costanzo, Pollini Achille, Migliavacca Giuseppe, Migliavacca Carolina, Rotondi Gaetano, Zappa Carlo, Valsecchi Antonio, Pino Giuseppe, Tessera Giovanni, Frapolli nob. don Cesare (di una delle più antiche famiglie sestesi, proprietario della collina di Cocquio; famiglia ora estinta), Baravalli dr. Carlo, Lotteri Carlo, Marani Giovanni, Pizzigoni Giovanni, Minazzi Francesco (da Sesto C.), Regondi Gaetano ragioniere, Bertoja Agostino, De Bianchi Celestino, Monti Francesco ragioniere, Pirovano Davide, Panzeri Giuseppe, Zoppis Aristide, Guenzati dr. Filippo (che è il notaio estensore dell'istromento costitutivo), Marani Giuseppe, Caneva Antonio ingegnere, Jallaccini Carlo, Silva conte Donato, Giani barone Gaetano, Perego Giuseppe, Rigoli Carlo da Sesto C. (con il Viganotti Bigio, come da nota in calce all'elenco originale, uno dei principali « Paroni » — o padroni di barconi — del Lago Maggiore), Dal Ponte Filippo ragioniere, Rivolta Leopoldo, De Simoni Carlo ingegnere, Riboni dr. Fortunato, Crippa Luigi, Belinzaghi Giulio banchiere, Oldrati Achille, Mangili Innocente, Merini Gio Bernardo, Guaita Cristoforo, Galbiati Gaspare, Artonati Visconti marchese Giuseppe, Bertacchi Domenico, Badoni Giuseppe da Lecco, Grassi Francesco, Giani Antonietta, Gattoni Pietro ingegnere, Castoldi dr. Ezio, Meschia Ambrogio, Crippa don Donatino sacerdote professore), Salviano Pietro avvocato da Como, Osnaghi Antonio, Lattuada Costantino, Rossi Giuseppe, Vannoni Carlo, Gatti Francesco, Fratelli Brambilla, Galbiati Ulderico, Bigatti Gaetano e fratello, Corneliani Luigi, Mettica Paolo, Cotta Morandini dr. Natale, Commoretti Giacomo, Clerici Bernardino, Marozzi Ernesto ingegnere, Zucchi Carlo ingegnere, Bossi Pietro, Monti dr. Carlo Fortunato, Caccia Luigi, Vismara Antonio, Barachetti Andrea ingegnere di Monte Marengo, Bazzi Graziano, Ferrini Gio Batta, Carlo Galli e Crivelli Giuseppe.

Da una lettera circolare datata 19 dicembre 1859 con la quale veniva spedito un progetto di prestito deliberato nell'adunanza generale degli azionisti del 17 stesso mese, si rileva che il Consiglio di Amministrazione era composto, in quel momento da: Francesco Turati (che non appare tra i sottoscrittori sopra elencati), da Gio Batta Bram-



SESTO CALENDE

*Ruineri del pontile di scarico nel Ticino delle barche trasportate con la ferrovia a cavalli
Tornavento-Sesto Calende*

billà e Fortunato Allemanini. Il mutuo di franchi 900.000 veniva lanciato con vaglia (obbligazioni) da fr. 250 cadauno.

La vita della società non deve essere stata rosea come appare anche da un opuscolo, a stampa della tipografia di Giuseppe Redaelli, datato 1859, riproducente una lettera del 14 marzo 1848 dell'ingegnere Carlo Vismara di Vergiate al Consiglio di amministrazione di quella ferrovia e da esso Consiglio pubblicata, a confutazione della lettera di critica 15 dicembre 1858 « dell'ing. C. V. ad un amico azionista ».

Il rapporto dell'ing. Vismara — del 14 marzo 1858 — riceve pubblicazione postuma a riterzione di quanto lo stesso ing. C. V. aveva scritto nel dicembre 1858.

Non sono molti i documenti che spieghino il susseguirsi degli episodi della vita dell'Ipposidra (2), però dallo Spinelli, a cui dobbiamo il bel volume di « Ricerche spettanti a Sesto Calende » edito nel 1880 da G. Civelli ricaviamo, a pag. 116 e 117 quanto segue: « ...il progetto dell'ing. Bermani, modificato dall'ing. De Simoni, fu compiuto nel 1856, e cominciò a funzionare nel 1857 (3). Durò nell'esercizio fino al 1865, anno nel quale cessò in causa delle ferrovie Arona-Novara ed Arona-Milano, che assunsero il trasporto dei legnami, delle pietre e di tutto quanto è proveniente dal Lago in modo da ridurre ad un quarto circa il movimento della navigazione sul Ticino e sul Po, fino a Ferrara.

« In questa ferrovia si distinguevano alcune opere di qualche merito tecnico, come il bacino per il carico delle barche in Tornavento, il piano inclinato alla stazione detta dei Gruppetti, dove si eseguiva la discesa delle barche dalla collina, su di un piano inclinato al 12,50% col mezzo di una fune metallica senza fine e di una lunghezza di 850 metri ed il bacino di immissione nel Ticino alla stazione di Sesto Calende alla Resica, opera veramente gigantesca ed unica in Europa in

1) Vedi nell'ottimo studio di Gian Domenico Oltrona Visconti « Il rimorchio delle barche nel Naviglio Grande e un importante esperimento del secolo scorso ». Rassegna Gallaratese di storia ed arte, 1951, Fasc. III. Alcune segnalazioni bibliografiche e questioni intorno all'argomento.

3) Come accenna l'Oltrona Visconti nello studio prelodato, il Melzi dà come inizio l'anno 1852 ed il Cantù afferma che l'opera sarebbe stata ultimata nel 1858. Dai documenti che ho avuto la possibilità di consultare, tratti dall'Archivio dell'Amministrazione Cantoni, ho avuto la prova che l'esercizio commerciale ebbe inizio esattamente un secolo fa. Può darsi che qualche manufatto sia stato ultimato negli anni immediatamente successivi.

questo genere; a mezzo di tale meccanismo le barche venivano dalla ferrovia, cioè da una altezza di metri 20 circa dal livello delle acque, ridonate al Ticino per mezzo di una piattaforma che, regolata da opportuni contrappesi giranti su carrucole, agiva verticalmente immergendosi nell'acqua fino a far galleggiare le barche.

« Questa ferrovia aveva la lunghezza di 18 chilometri, trasportava in media otto barche al giorno invece delle 18 previste, e impiegava 75 persone, 70 cavalli e 72 carri da trasporto. Non riuscita l'impresa, la via ed i manufatti furono venduti, ma questi restano e resteranno ancora lungamente qual saggio della perizia degli ingegneri che ne idearono e ne compirono la costruzione ». In una nota in calce lo Spinelli informa che queste informazioni le dobbiamo al signor ingegnere Angelo Sacchi.

Preso dalla curiosità di vedere quanto fosse rimasto della singolare via, approfittando della vegetazione spoglia della stagione invernale, ho voluto seguirne gli avanzi.

Così andando di rudere in rudere, nello scorso dicembre, ho potuto ricostruirne un tracciato ed avvedermi come suppergiù corrispondesse almeno nel primo tratto verso Sesto, a quello tracciato dal Melzi nel suo volume « Somma Lombardo », Milano, 1880. Della parte terminale — a Tornavento — non rimane più alcuna traccia.

Ho potuto individuare un unico ponte di sottopasso della ferrovia, ancora in perfette condizioni, al Mambrino una località di Sesto. Un altro ponte esiste subito dopo la Casa delle barche a Somma L. altri 4/5 ruderi di altri ponti sono disseminati lungo il percorso.

Un ponte molto ardito esisteva a metà del piano inclinato dalla stazione di smistamento di Mambrino, portava alla sommità della collina Corneliana (tra la Groppina ed il Motto della Forca). Il ponte è crollato almeno 50 anni or sono ed il materiale ci risulta è stato utilizzato per costruire le case ed i cascinali che sono sorti in quel periodo, nelle vicinanze.

Sulla sommità della collina esisteva una casa nella quale era collocato il dispositivo che azionava il cavo senza fine: mentre un barcone scendeva, un altro sul binario affiancato saliva.

La pietra sulla quale era sistemato l'argano è ancora conservata dal contadino Balzarini Angelo che abita appunto al Mambrino.

Le spalle di uno dei ponti crollati sono agevolmente visibili sulla strada che da Somma porta a Vizzola fiancheggiando l'aeroporto della Malpensa. Si trovano in vicinanza del cimitero di Somma nel punto

in cui inizia una breve discesa. Di fianco esistono ancora i due tronconi della massicciata.

Dell'antica via è anche possibile trovare una traccia sulla carta d'Italia al 25.000 nel foglio « Borgo Ticino ». Alla coordinata longitudine 75°, 45'; latitudine 60° circa, leggesi ancora « Stazione delle barche » in una zona ad oltre un chilometro dal Ticino e a poco più di un chilometro da Somma Lombardo.

Mi pare occasione propizia, celebrando il centenario dell'Ipposidra ricordare che quest'anno ricorre il 150° anniversario dell'ultima- zione della grande strada napoleonica del Sempione, costruita con tal larghezza di vedute che soltanto in quest'ultimo periodo si è dimo- strata non più sufficiente al traffico per l'avvento degli automezzi. E quest'anno ricorre altresì il cinquantenario della galleria del Sempione concepita con tale intelligente anticipazione di tempi che tuttora affer- ma la propria efficienza e validità.

Celebriamo perciò tre ricorrenze di opere costruite nelle nostre terre a conferma che in tutti i tempi vi furono e vi saranno uomini che pensano e sperano al lavoro ed alla pace tra i popoli.