

LE PIU' ANTICHE STRADE DEL TERRITORIO VARESINO

Che la regione situata tra la dorsale montagnosa della Valle Veddasca, il lago Maggiore, il fiume Olona e la piana milanese debba essere stata fin dalle più lontane epoche attraversata da frequentate vie di comunicazione, non può certamente venir messo in dubbio. Appena infatti si guardi una qualunque carta topografica della Lombardia e si tracci su di essa il percorso più diretto e più facile dall'Alto Ticino verso la pianura, vien fatto di constatare come almeno una fra le più importanti arterie stradali dal nord verso il sud dovesse necessariamente passare per il territorio varesino.

Gli itinerari che dalle più lontane epoche gli uomini viventi nel massiccio delle Alpi centrali e quelli d'oltre Alpe devono aver seguiti per scendere verso la pianura milanese, quelli segnati dai pastori che conducevano le greggi a svernare nel piano e quelli che servirono ai Leponzi ed ai Reti per le prime scorrerie predatrici verso le pingui terre sottostanti, convergono tutti necessariamente al Monteceneri. Dai passi del Lucomagno, del S. Bernardino e — certo in età più recente — del Gottardo, il cammino più facile e più accessibile portava al Ceneri. Dal primo, per la val di Blenio e Biasca, dal secondo per Mesocco, dal terzo per la Val Leventina. E sulla esistenza di strade risalenti fin dai tempi preistorici da Bellinzona le valli verso i passi alpini, tutti si sono trovati d'accordo e da molti le strade stesse sono state replicatamente studiate ed illustrate. Nulla invece di preciso e di sicuro circa il percorso successivo, da Bellinzona verso la pianura: e nulla che possa senz'altro consentire di affermare che la pianura venisse raggiunta per itinerari che facessero capo a Como piuttosto che al territorio varesino.

E questo è il problema che noi ci siamo proposti di esaminare, senza alcuna pretesa di risolverlo e lasciando ad altri più diligenti e pazienti studiosi di continuare le ricerche e di arrivare a conclusioni più precise e sicure. Un dato di fatto topografico dal quale non è consentito di scostarsi è intanto questo: che seguendo il corso del Ticino i primissimi viandanti delle epoche preistoriche vennero a sboccare sulle rive del lago Maggiore e si trovarono nella materiale impossibilità di continuare da là verso il piano per la mancanza di mezzi di navigazione e per la natura selvaggia, ripida e scoscesa delle due sponde. Dovettero quindi rassegnarsi a girare l'ostacolo per nuovamente raggiungere più a valle il lago e riprendere, dove il lago finiva la naturale via del fiume. Ma superato il monte Ceneri, quei primi viandanti vennero subito a trovarsi di fronte ad una nuova ed altrettanto non superabile barriera: quella costituita dal lago di Lugano che da Ponte Tresa a Porlezza chiudeva il passo a chi non avesse potuto disporre di mezzi per traghettare. Allora, per superare anche tale ultima difficoltà naturale ed inoltrarsi verso il non lontano piano e raggiungere attraverso ad esso il percorso inferiore del Ticino alla sua uscita dal lago, il primo viandante dovette anzitutto scendere da quelli che sono oggi i colli di Boggio e di Agno e di Neggio alle spalle di Lugano, verso il Tresa, passare a guado il facile letto del fiume qualche centinaio di metri a valle dell'attuale ponte e risalire poi il pendio della val Marchirolo, lungo le falde che dalle vette del monte Mezzano e de Sette Termini degradano verso il lago e verso il fiume.

E poichè indubbiamente in quelle lontanissime epoche il tratto pianeggiante compreso fra gli accennati gruppi montuosi a destra ed il monte Marzio a sinistra doveva presentarsi invarcabile perchè paludoso e coperto di fittissima vegetazione, il viandante si trovò necessariamente a dover continuare il percorso in modo da evitare quel tratto meno praticabile e meno sicuro che presumibilmente comprendeva tutto l'attuale terreno fra la campagna di Mar-

chirolo, l'abitato di Ghirla, la frazione Raglio di Cunardo e la stazione di Cunardo della linea Varese-Luino. Dovette quindi per arrivare dal Tresa a Cunardo quel primo pellegrino seguire presso a poco questo percorso: salire dalla valle fino dove è ora Cadeigliano e da qui alla chiesa e all'abitato di Arbizzo: da qui proseguire sempre parecchio più in alto della attuale strada comunale, in modo da sboccare al di sopra della chiesa parrocchiale di Marchirolo, per raggiungere poi Cugliate e Fabiasco e da quest'ultima località il dosso di Cunardo. Da qui finalmente il viaggiatore poteva vedersi davanti un più facile ed agevole percorso per i colli ed i piani della Valcuvia verso la non più lontana meta del bacino inferiore del lago Maggiore.

Non si può pensare che, almeno in quei tempi preistorici, sia stata seguita dalla Val Marchirolo l'altra via creata dall'uomo soltanto molto più tardi verso Varese e la valle dell'Olonza per la Valganna. Tutto il territorio infatti che oggi si estende da Ghirla a Ganna ed oltre fino allo spartiacque e davanti a Ganna verso Bederò, doveva essere o lago o acquitrino. Più avanti poi, presso Varese, le pendici del monte Monarco, della Martica e del Campo dei Fiori e la stretta delle Grotte costituivano ostacoli tali da consigliare il viaggiatore a seguire per arrivare alla meta del basso Ticino l'altra più agevole via della Valcuvia. Nè il contrario possono far supporre le numerose caverne artificiali trovate nella Valganna, non lontano da Varese. Che se in un'epoca non precisabile, ma certamente antichissima, quegli antri furono abitati da gruppi umani molto probabilmente lo furono unicamente quali luoghi di rifugio dei residenti del piano di fronte al pericolo di invasioni. E ciò appunto in quanto la solitaria e selvaggia valle non era sulla via solitamente percorsa dagli invasori provenienti dal nord.

Da Cunardo la più antica strada scendeva poi direttamente a Masciago, tenendosi a destra di tale località ed a sinistra di Ferrera per arrivare a Rancio dove, passando sotto l'attuale abitato, varcava

probabilmente con un guado a valle del paese il torrente Rancina. Sempre poi tenendosi sulla sinistra e piuttosto in alto, lungo le ultime propaggini del Campo dei Fiori, l'itinerario del viandante primitivo seguiva la linea Rancio-Cavona-Cuvio, passando a monte di tale ultima località e proseguendo poi in salita verso Orino, lasciandosi a destra lo sperone di Comacchio. Da Orino tenendosi sulla sinistra degli attuali abitati di Trevisago e di Cocquio scendeva ad Armino, lasciava pure a sinistra il lago di Varese, passava il torrente Bardello a poca distanza dalla sua uscita dal lago stesso e risaliva tenendosi quasi sul ciglione, il pendio che dall'abitato di Bardello degrada oggi fino al lago, proseguendo poi, sempre a mezza costa delle colline, per Biandronno, Travedona, Comabbio e Mercallo fino a Sesto Calende.

Tale a parer nostro deve essere stato il percorso del primo modesto sedime stradale, molto probabilmente poco più di un passo pedonale, che nelle più lontane epoche ha consentito la discesa dall'alto Ticino fino alla fuoruscita del fiume dal lago Maggiore degli uomini e del bestiame provenienti dall'Alpe e d'oltre Alpe.

Una vera e propria sistemazione stradale della zona non si ebbe però se non in seguito alla conquista romana. Allorquando, dopo la vittoria di Casteggio sui Galli Cisalpini e la successiva sottomissione di Milano, che già cominciava ad essere il centro della regione, le armi romane fecero la loro prima apparizione sulle vie che conducevano alle Alpi, nell'inseguire i Galli che vi si erano rifugiati — scrive Polibio che dopo la battaglia « *Galli maximis nuper detrimentis affecti, revocato gradu in proximis alpes aufugerunt* » — indubbiamente i legionari dei Consoli Claudio Marcello e Gneo Cornelio Scipione attraversarono il territorio varesino per arrivare ai guadi del Tresa e risalire il Canton Ticino sul percorso da noi sopra sommariamente indicato e che si presentava come l'unico allora tracciato e come il più facile. La regione varesina e la parte meridionale del Ticino, sino a Locarno ed a Bellinzona, diventa-

rono romane fra il 221 ed il 196 avanti l'era nostra. Ed allorquando un secolo e mezzo dopo, nel 49 a C., Giulio Cesare accordava la cittadinanza alle popolazioni delle nostre regioni, la rete stradale delle zone varesina e comasca che doveva permettere un rapido spostamento di grossi corpi di truppa verso i valichi alpini per la successiva sottomissione delle ultime tenaci popolazioni montanare compiuta poi da Augusto e consentire il sicuro attraversamento dei passi alle armi ed ai già fiorenti commerci dei romani, doveva ritenersi compiuta e perfetta. La volontà di Cesare di assicurare il tranquillo passaggio delle Alpi ai mercanti (aveva egli scritto: « *Quod iter per Alpes quo magno cum periculo, magnisque cum portoriis mercatores ire consueverant patefieri volebat* ») presupponeva una buona rete stradale che dalla pianura portasse fino ai piedi della catena alpina. Noi troviamo oggi storicamente provata la esistenza di una strada romana che da Milano portava a Sesto Calende e di un'altra che da Milano portava a Como. A Como ed a Sesto dovevano allacciarsi le vie di raccordo colle altre strade, pure certe storicamente, che partendo dal piede dei valichi alpini risalivano verso il nord. Proseguendo da Como, secondo i migliori studiosi della materia, il ramo della via Aurelia che veniva da Milano si teneva alle falde del monte S. Giovanni, passava sopra Borgovico e continuava sulla sponda sinistra del lago fino alla sua estremità, arrivando per Samolaco a Chiavenna con direzione verso il centro della Rezia.

Ai nostri scopi occorre invece esaminare per quali percorsi i legionari di Augusto, che movevano verso l'Alto Ticino per debellare le ultime difese dei popoli montanari, hanno risalite le nostre valli e come hanno potuto raggiungere nei pressi di Bellinzona i tre itinerari che abbiamo sopra accennati e che ivi convergevano proveniendo dai tre valichi del Lucomagno, del S. Bernardino e del Gottardo.

Indubbiamente subito dopo la conquista romana saranno state

organizzate sul lago Maggiore e sul lago di Lugano, come del resto sul lago di Como, delle vere e proprie flottiglie da trasporto che permettevano di raggiungere anche per via d'acqua le basi militari e commerciali all'inizio delle grandi vie alpine. Così da noi un movimento importantissimo dovette in breve svilupparsi fra Angera e Locarno, stazioni situate alle due estremità del Verbano che vennero ad assumere e mantenere per vari secoli il carattere di grandi empori per le merci in arrivo ed in partenza, come risulta dalla copiosissima suppellettile romana di ogni genere ivi ritrovata. E così probabilmente dovette essere fra le sponde opposte del Ceresio, da Capolago e da Porto Ceresio verso i facili approdi di Lugano. Qualche storico ticinese ha pure sostenuto l'esistenza di una strada militare romana da Como al Ceneri, sul percorso Como, Cernobbio, Menaggio, Porlezza, Val Solda, Alpe della Bolla, Sonvico, Tesserete, Isonne, Bellinzona. Di tale strada nessuna traccia sarebbe rimasta e soltanto ne resterebbe la tradizione costante nei paesi che avrebbe attraversato.

In ogni caso però è da osservare subito che le vie d'acqua mai avrebbero potuto permettere una imponente rapida dislocazione di armi e di armati dalla pianura milanese verso l'Alto Ticino, quando fosse stata segnalata la necessità di un urgente concentramento di forze per opporsi alle non infrequenti ed improvvise incursioni dei popoli alpini. Ed anche la strada Como-Bellinzona ricordata dagli storici ticinesi male avrebbe potuto prestarsi per il difficile montuoso tracciato che seguiva, specie fra Menaggio e Sonvico, a notevoli intensi movimenti di truppe e di carriaggi. Noi persistiamo quindi a ritenere che la via preferita dagli eserciti romani per risalire la valle del Ticino e percorsa dai mercanti romani più tardi, quella sia stata tracciata dai primissimi viandanti, che passando da Ponte Tresa e dalla Val Marchirolo scendeva poi nel cuore del territorio varesino e raggiungeva a Sesto Calende la grande rotabile

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 massicciata 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 traccie 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 traccie 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 traccie, 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-