

4.2 - IL MERCATO DEL LUNEDI

Può darsi anche che Enrico II e i suoi decreti non c'entrino con il mercato tradizionale di Rho, al lunedì. Ma, ancora una volta, se non del germanico imperatore dell'anno Mille, un coronato atto di nascita (o di ri-nascita, forse) dell'appuntamento settimanale commerciale più rilevante per i Rhodensi è storicamente certo: soltanto, va posticipato di quasi sei secoli.

A parte, infatti, quel cenno (pure da non sottovalutare) nell'atto del 1080 a una "misura del luogo di Rho", che fa supporre un ruolo significativo della piazza rhodense in fatto di scambi e commerci, tanto da disporre di una propria misura locale ufficiale per i cereali, non si conoscono finora altri indizi specifici di mercati o fiere nei secoli medioevali sulla terra di Rho.

Gli archivi storici milanesi, nei quali la materia commerciale, soggetta a regolamenti e "regalie" lascia di necessità la propria traccia, sono invece generosi di informazioni per quanto riguarda i secoli dal XVI in poi. E l'archivio del Comune di Rho, infine, negli anni post-unitari (fin dal 1861) fornisce se si ha pazienza di sfogliare una per una le delibere consiliari, molte notizie interessanti (talvolta pittoresche) su una tradizione tra le più vitali dell'area rhodense¹²⁷.

L'atto di nascita ufficiale del mercato settimanale del lunedì potrebbe essere quello del 19 ottobre 1585, quando Camillo Gambarana «retrovandosi padrone delle hostarie et datij della terra di Rò et sua corte, per beneficio di detta terra, in generale et in particolare, nobili, ricchi et poveri, desidera con bona licentia et mercede di V.M. (la Vostra Maestà in questione è quella di Filippo II di Spagna) poter fare un mercato pubblico un giorno della settimana come a dire il lunedì, nel qual giorno non vi è mercato alcuno se non a Varese, discosto da detta terra di Rò per miglia vintiquattro in circa ...».

Camillo Gambarana è figlio di un capitano dell'esercito spagnolo, Severo, i cui meriti egli ricorda al Sovrano. Come i Gambarana siano venuti in possesso dei dazi di Rho, non è noto, per ora: ma è del tutto regolare, sotto il dominio spagnolo del Milanese, l'appalto di dazi e

Grida a stampa con data dell'istituzione del Mercato di Rho (a. 1618).



1618. Adi 14. Luglio.

Crida per la publicatione del Mercato da farsi nel Bòrgo di Rhò; Corte per se, Ducato di Milano, concessa dall'Ill. Magistrato ordinario, à richiesta delli Conti Pietro Fracelco, & fratelli Visconti.



Il dì per la presente notizia à qual si voglia persona di qual si voglia stato, grado, & conditione, che si farà il sopradetto Mercato ogni giorno di Lunedì di ciascuna settimana, cominciando Lunedì, che sarà il primo del mese di Ottobre prossimo à venire, & così successivamente ogni Lunedì come sopra, & che perciò ad detto Mercato sarà lecito ad ogni persona come sopra andare con le loro merci, bestie, & robbe per vendere, comprare, & contrattare conforme si fa ne gli altri simili mercati, pagando però i dovuti, & consueti dazij, dichiarando, che sarà lecito à ciascuno condurre à detto Mercato quella quantità di grano di qual si voglia sorte, che vorrà, purchè si leui da luochi distanti quattro miglia dalla Città di Milano, & che ciascuna famiglia possi estrarre da detto Mercato da vno sino à quattro stara di grano per suo uso, & condurà luchi vicini à detta Terra di Rhò per quattro miglia, eccettuato il riso, quale non si possi estrarre senza licenza dell'Ill. Magistrato ordinario. E perciò comanda, che non vi sia alcuno, che adifca d'impedire, ne contraddire alla detta concessione di Sua Maestà, sotto le pene arbitrarie al detto Illustre Magistrato, mediante però il debito pagamento delle Gabelle consuete, & dazij soliti à chi si deve, & osservando nel pagamento, & nella scolla gli ordini imposti, & concessi à Datarij, & nell'istesso modo, e forma, & con le conditioni, & modi specificati in detto privilegio, & in tutto come si osserva in altri simili mercati.

Io, Baptista Iudiciarius!

diritti regali, battuti all'asta e assegnati a chi offrì la garanzia del più alto gettito alla Regia Camera, deputata all'introito delle imposte. È chiaro che toccava poi all'appaltatore rifarsi sui soggetti tassati, esigendo da loro non solo quanto pattuito con la Regia Camera, ma anche un significativo utile personale: con quanta equità nell'esazione, è facile immaginare. Nel censimento del 1564 non si registra a Rho nessun Gambarana. Dieci anni più tardi, invece, Leonora Gambarana, madre di Camillo, vi figura già come "padrona delle hostarie" di Rho (due), nonchè proprietaria di quattro case, abitate da pigionanti, in una delle quali essa stessa risiede con l'unico figlio, una fantesca e un servo. Case e osterie sono in contrada del Pasquè.

Vent'anni più tardi, nel censimento del 1596, le stesse

proprietà risultano intestate a Camillo Gambarana, ed è possibile dare un nome anche alle due osterie, l'una in periferia, nel punto strategico dove la Strada Milanese entra nell'abitato di Rho, denominata "Hosteria di Sant'Antonio", l'altra al capo opposto della contrada del Pasquè ossia presso la piazza del Mercato posizione anch'essa più che mai adatta ad attrarre avventori: l'"Hosteria del Gambaro". È significativo notare che nella "Misura Generale" del 1681 (quasi secolo dopo il censimento del 1596) le due osterie, con la stessa insegna compaiono di proprietà del Feudatario Ercole Visconti, insieme ad una terza, in contrada della Madonna; dei Gambarana, nessuna traccia. E immutata resterà la situazione per almeno altri ottant'anni, quando nel Catasto Teresiano (1753) le tre locande (cc

44 esercizi annessi, come una macelleria e un prestino) figurano ancora in esercizio, sempre di pertinenza di casa Visconti¹²⁸.

Camillo Gambarana s'era dunque dato da fare, nel 1585, per ottenere da Sua Maestà Cattolica il Sovrano di Spagna, l'autorizzazione ad aggiungere, tra le non poche concessioni già esercitate (anche quella sulle acque dell'Olonza, come s'è visto prima), pure quella del mercato settimanale con annesse "regalie": aveva interposto personaggi altolocati; aveva sottolineato l'utile che ne sarebbe venuto non tanto e non solo al suo privato patrimonio, bensì alla comunità rhodense, nonché al fisco spagnolo (sempre sensibile su questo tasto); aveva mostrato fiuto commerciale nell'intuire la potenziale attrattiva del Santuario progettato, a poco più di due anni dallo strepitoso miracolo dell'Addolorata: «... detta terra di Rho è discosta dalla città di Milano da circa miglia dieci et è terra assai grossa et conveniente di haver mercato a che di ciò non resultaria nessun danno né pregiudizio alla detta città de Milano anzi utile alla Regia Camera perchè si augmentaranno li redditi delli datij della duana et decimi che si pagano dalli bechai (macellai) alli datarij de Milano e anco per il gran concorso et devotione che in detto loco vi è della Madonna delli Miracoli (così nomata) et di molto subsidio a tutta la povertà di detta terra ...»¹²⁹. C'era qualcosa da obiettare alle sacrosante ragioni del Gambarana?

C'era. In Archivio di Stato una cartella di discreta mole contiene i ricorsi presentati tra il 1602 e il 1616 dal Feudatario di Rho, Pietro Francesco Visconti, volti ad ottenere il permesso di tener mercato settimanale in perpetuo, ma nel giorno di martedì.

Come l'istanza di tener mercato sia passata dal Gambarana ai Visconti non è chiaro. Quello che è chiaro è che il mercato al martedì in Rho viene osteggiato dal feudatario di Saronno, conte Baldassarre Biglia, che lo ritiene dannoso per gli interessi del "suo" mercato. Il Visconti reclama con gli organi centrali fino al 1614: la licenza gli è stata assegnata per il lunedì, ma lui torna a premere per il sospirato martedì.

Ottiene un'opzione tra lunedì e giovedì: nel 1618 Sua Maestà

concede il permesso di fare mercato "in detto loco di Rho nel giorno di lunedì o giovedì di cadauna settimana".

Il Visconti, evidentemente, si rassegna al lunedì: e a quanto pare, gli utili non si fanno attendere.

Il mercato è una delle prime materie ad esser regolate dal Consiglio Comunale di Rho, nel neonato Regno d'Italia: fin dal 1861 sono presenti delibere in merito al "terratico" cioè all'occupazione del selciato di proprietà comunale, alle misure di banchi e tendoni, agli animali oggetto di compravendita, a "saltimbanchi, commedianti, incantatori etc.", immancabilmente presenti all'appuntamento settimanale.

Nel 1869 viene istituita, accanto al mercato del lunedì, una fiera annuale, da tenersi nei primi tre giorni dell'ultima settimana di ottobre, dedicata al commercio di bestiame, granaglie e merci varie. Secondo la miglior tradizione, alla fiera è abbinato un concorso a premi per chi esibirà i migliori capi di bestiame (bue da macello, bue da lavoro, manza da latte, mandria di animali di piccola taglia) o prodotti agricoli, nonché una "riffa", che mette in palio un muletto e un manzetto: 25 centesimi il biglietto, a favore della Congregazione di Carità (ente di assistenza e beneficenza) di Rho.

Un'ulteriore fiera annuale, e questa il secondo lunedì di marzo, viene istituita nel 1913 su istanza dei commercianti e della popolazione.

Nel 1929 il Prefetto di Milano confermerà la delibera del Podestà di Rho che ritocca le date della fiera autunnale e di quella primaverile, fissandole rispettivamente all'ultimo lunedì di ottobre e all'ultimo lunedì di marzo, coordinandole con quelle dei comuni limitrofi. Un'attenta rotazione delle piazze in cui tener mercato garantiva infatti gli interessi sia dei commercianti che degli utenti, offrendo l'opportunità di un flusso di scambi regolare, con l'impennata straordinaria delle fiere annuali, di norma coincidenti con i periodi stagionali di maggior liquidità, legati allo smercio dei prodotti agricoli, e anche di maggior libertà dei contadini dalle fatiche dei campi.

Rho poteva contare su un afflusso

consistente di acquirenti dai paesi circoscriviti, favorito anche dal discreto sistema viario e ferroviario che la rendeva facilmente raggiungibile persino da Varese, e dalle aree del Lago Maggiore e del Ticino. Non solo i piccoli consumatori trovavano di che soddisfare le loro esigenze, ma anche agricoltori, grossisti, sensali potevano contrattare bestiame, granaglie, sementi e foglia di gelso per l'allevamento dei bachi da seta, i cui bozzoli a loro volta venivano trattati in piazza.

In piazza, già: la sede tradizionale del mercato rhodense fu da sempre l'area circostante la Prepositurale (con i toponimi ricorrenti nella zona di piazza del Mercato, piazza del Butirro, piazza Polleria); quando fu spostato fuori città il Cimitero (in epoca napoleonica) fu compresa anche la zona ora di piazza Visconti; ma l'ampiezza dell'esposizione copriva per un buon tratto anche contrade affluenti nelle due piazze centrali, coinvolgendo i negozianti con botteghe sulle stesse, che esponevano all'esterno le loro merci, beneficiando del movimento di clienti al lunedì; movimento così interessante, dal punto di vista economico, che qualunque anche parziale variazione nell'ubicazione delle bancarelle non mancava di suscitare reclami in chi si trovava emarginato dalle posizioni di maggior passaggio.

Fu tollerata soltanto la dislocazione, dal 1935 in poi, del mercato del bestiame nell'area decentrata di via Tibaldi, in fondo al Pasqué, nelle adiacenze di Palazzo Crivelli.

Il mercato di Rho meritava quest'attenzione, d'altra parte: lo testimonia una filastrocca diffusa nella zona di Busto Arsizino, in cui il lunedì vien consacrato alla visita della piazza rhodense e il mercoledì a quella - concorrente - di Saronno¹³⁰.

E il tanto conteso martedì? Chi lo sa ...

Con filosofica tolleranza, la filastrocca recita: «Martedì al fa chel po' ch'al po'». Che è appunto quel poco che la gente comune ha sempre fatto e fa, come può e quando può, regolando senza drammi l'orologio quotidiano delle proprie abitudini ... su quel che offre il mercato.

Nella storia del nostro secolo, le ragioni di una trasformazione radicale.

La lettura delle fonti del primo '900 sulla storia rhodense, prima fra tutte il diario-cronaca redatto da una grande figura di sacerdote come quella di don Giulio Rusconi¹³¹, dà senz'altro la misura di una Rho diversa rispetto a quella che emerge dai documenti dei secoli tra Cinque e Ottocento: ma tra la Rho d'anteguerra descritta da don Rusconi e la Rho attuale la distanza è di gran lunga ancor più marcata.

La Rho del primo '900, la Rho di metà '800, conservava memoria forse un poco sfuocata, ma pur sempre leggibile e viva del proprio passato pre-industriale. La Rho attuale l'ha perduta in modo pressochè definitivo: può rievocarla, decifrarla, e con questo anche subirne il fascino, appassionarsi, come è accaduto a chi ha lavorato a questa ricerca.

Ma risuscitare "quella" Rho è magia negata alle giovani generazioni, cresciute dopo la seconda guerra mondiale: ultimi testimoni diretti ne restano coloro che si affacciano oggi alla "terza età", che nella loro adolescenza e prima giovinezza hanno vissuto l'ultimo scorcio di quella civiltà contadina via via declinante, mentre Rho stessa prendeva coscienza del proprio mutare, sancito dall'orgoglio di portare finalmente il titolo di città, dal 1932.

Tanto più importante diviene per tutti, dunque, vecchi e giovani rhodensi, rhodensi d.o.c. (con nonni e bisnonni rigorosamente padani) e rhodensi d'adozione (con nonni e bisnonni d'ogni angolo del Bel Paese, come mai gli antichi abitanti del Borgo avrebbero potuto immaginare), individuare e comprendere motivi e dinamiche di una trasformazione travolgente e radicale.

Comprendere, prima di giudicare: per riuscire a darsi ragione delle nostalgie e del disagio, dell'orgoglio e dell'arroganza, delle tensioni, insomma, che inevitabilmente scaturiscono da mutamenti storici della portata di quelli vissuti dalla comunità rhodense dal secondo dopoguerra in poi.

5.1 - LO SVILUPPO DELLA RETE VIARIA

Rho deve senza dubbio il suo sviluppo, oltre e forse prima che alla contiguità con la Milano capitale economica e industriale, alla propria posizione geografica, che l'ha collocata al centro di un intreccio di vie, ferrate e rotabili, destinate a diramare il traffico di passeggeri e merci da e per la pianura Padana rispetto al Piemonte, la Francia, la Svizzera.

La costruzione della Stazione ferroviaria di Rho risale al 1858, alla vigilia della seconda guerra d'indipendenza¹³²: il 22 settembre di quell'anno si inaugura la linea Milano-Magenta, che lega la Lombardia ai territori del regno Sabauda, stringendo l'anello fondamentale di quello che diventerà nel breve volgere di qualche anno il Regno d'Italia: "Questa mattina alle sette lasciava Milano per la prima volta un treno passeggeri diretto a Magenta. Sul suo passaggio alle stazioni di Musocco, Rho, Vittuone ed al termine della linea le popolazioni rurali accorse, festeggiavano con lieti applausi il convoglio che tanto le avvicina alla capitale ..." recita con entusiasmo patriottico in prima pagina la *Gazzetta Ufficiale* di Milano, il 18 ottobre 1858.

Solo due anni più tardi, nel 1860, la stazione di Rho viene inclusa nel percorso della linea ferroviaria Milano-Gallarate, prolungata nel 1865 verso Varese e verso Sesto Calende, avanzando ulteriormente per Arona nel 1868.

Dal 1870 la Milano-Novara raggiunge il territorio francese, unica linea ferroviaria che colleghi direttamente il bacino padano con il grande Paese confinante. Ad essa si aggiungerà nel 1906 la Milano-Domodossola-Parigi, che attraversa il territorio elvetico.

Rho si trova pertanto coinvolta già nel ventennio '60-'70 in un flusso di scambi particolarmente intenso e interessante sul piano economico, mentre l'Italia, come già i Paesi europei che l'hanno preceduta, prende confidenza con il mezzo su rotaia e investe notevoli risorse finanziarie e tecnologiche nel suo sviluppo. In una lettera datata 14 luglio 1890, il direttore generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Rho, *Archivio Storico del Comune*: Frontespizio del progetto di tronco ferroviario Pavia-Rho.



scriveva al Sindaco di Rho: "Tra Milano e Rho fanno servizio ben undici coppie di treni equamente distribuiti lungo la giornata ... Per le comunicazioni celeri poi cotesto Comune è servito verso Torino da due diretti ed un accelerato, ed in direzione opposta da due accelerati e un diretto"¹³³.

E negli anni 1910-12 Rho si trovò anche al centro di un progetto per la linea ferroviaria d'allacciamento Pavia-Binasco-Trezzano-Rho avanzato da una società anonima Cooperativa a capitale illimitato della quale faceva parte anche l'Onorevole Filippo Meda: esso avrebbe consentito di incanalare i traffici facenti capo al porto di Genova verso le linee ferroviarie della zona alpina senza forzatamente entrare nell'intricato circuito della nuova stazione Centrale di Milano. Era chiaro ai soci anche il ruolo di promozione dello sviluppo industriale delle zone attraversate dal nuovo tronco; erano stati accuratamente calcolati reddito probabile, spesa dell'esercizio, piano finanziario, benefici per le stesse Ferrovie dello Stato e il Regio Erario globalmente.

Non se ne fece nulla, né allora, né in seguito, per quanto il Consiglio Comunale (investita della questione fu per la verità l'Amministrazione di Lucernate, allora indipendente da Rho) avesse deliberato con entusiasmo a favore dell'impresa: e pensare che con lungimiranza nella relazione

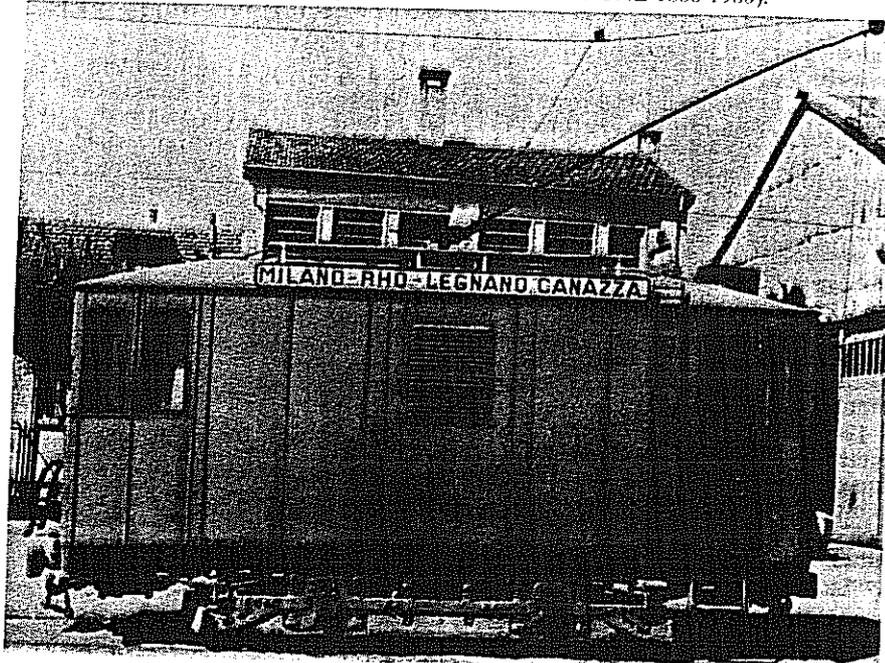
d'accompagnamento il progettista ing. Giulio Rusconi Clerici osservava: "È assodato che il miglior mezzo per favorire lo sviluppo del traffico di una data regione è quello di sottrarlo ai transiti. Il commercio il più delle volte non si lamenta dell'elevatezza delle tariffe ma bensì dei ritardi nella consegna delle merci ... Colla costruzione della Pavia-Rho, e ferrovia e commercio fruiranno degli evitati transiti di Milano che sono di grande ostacolo al movimento"¹³⁴.

Va osservato che sulle prime la strada ferrata non muta granché nelle tradizioni e nelle abitudini quotidiane del Borgo, se non per il fatto di aver segnato un confine urbanistico netto nella zona sud, tagliando fuori una certa porzione di territorio eminentemente agricolo, nonché per aver dato impulso edilizio all'area adiacente alla Stazione, all'estremità sud del vecchio Cantungio, che assume un tranquillo e ordinato aspetto piccolo-borghese.

Ma l'afflusso dai paesi circonvicini diventa ben più significativo quando il raccordo tra Stazione e bacino d'utenza è consentito dalla **linea tramviaria a vapore Milano-Rho-Legnanello** (poi Gallarate), che tocca i piccoli centri gravitanti su Rho e in grado perciò di accedere dalla Stazione di Rho alle linee ferroviarie sopra menzionate.

Allora, dal 1880 in poi, si comincia ad avvertire anche l'urgenza di facilitare l'attraversamento della linea ferroviaria (tanto più trafficata per il fatto di disporre di un solo doppio binario per tutte le linee), eliminando i due passaggi a livello, l'uno sulla piazza della Stazione tramutato in sottopasso pedonale, l'altro (all'altezza del vecchio casello n° 10), ancor più vitale per il libero scorrimento dei carri e della stessa tramvia per Milano, abolito. Il progetto relativo ad un sottopasso rotabile, atteso con ansia dai passeggeri del tram, che lamentano non solo lunghe soste a sbarre abbassate, ma anche il disagio dell'attraversamento ("... *malgrado un rallentamento sensibilissimo, la scossa è tale da scombusciolarci in modo gravissimo*", protestano gli utenti fin dal 1893¹³⁵) sarà reso esecutivo solo nel 1912, grazie all'acquisto dei terreni necessari da parte delle Amministrazioni

Locomotore tramviario (dalla pubblicazione *Centenario STIE 1880-1980*).



comunale e provinciale e delle Ferrovie, determinando una modifica nel tracciato del Sempione. Con il materiale dello scavo verrà costruito il terrapieno del locale Tiro a Segno (per i Rhodensi, il "Terun").

La linea tramviaria verrà elettrificata nel 1915.

A proposito dell'importanza della tramvia, già sopra richiamata, essa va ulteriormente sottolineata, ricordando che accanto all'ovvia funzione di trasporto passeggeri ne svolgeva una parallela di trasporto merci, autorizzata dal Ministero dei Lavori Pubblici: tram-merci composti di sei vetture o vagoni-merci in coda a convogli-passeggeri consentivano il trasporto di derrate agricole ed anche di prodotti manifatturieri da e per il capoluogo; il servizio si rivela di notevolissimo interesse, malgrado reclami frequenti (in Archivio del Comune ne restano vivaci tracce) per ritardi, affollamenti, sporcizia delle vetture, infortuni non rari a chi tentava di arrampicarsi sulle vetture in moto - ragazzi in particolare, inconsapevoli del rischio di tale gioco -.

Dal 1919 la direttrice Rho-Lainate-Saronno, fino a quel momento sguarnita di mezzi di trasporto pubblico, fu servita da una **linea di autobus**: ma già dal 1879 giaceva in Comune un progetto mai realizzato

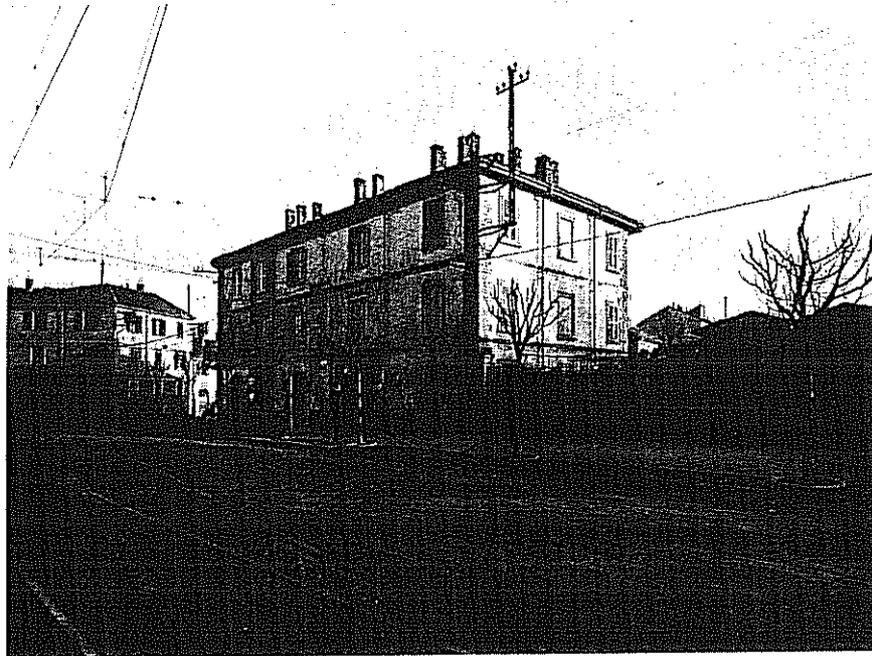
di **Tramway con trazione meccanica fra Saronno e Rho in prosecuzione di quello Saronno-Como**¹³⁶, a testimonianza, ancora una volta, della sensibilità degli operatori riguardo all'importanza di una buona rete di trasporti nel territorio.

Il trasporto su strada si sarebbe d'altra parte rivelato determinante per il decollo dell'economia rhodense, come di ogni altro centro produttivo, in Italia.

La Lombardia da questo punto di vista fu regione privilegiata fin dal passato: unica nella Penisola, essa disponeva di un piano globale di costruzioni stradali, progettato e avviato negli ultimi anni del governo di Maria Teresa d'Austria, proseguito senza variazioni sostanziali anche sotto i successivi governi napoleonico e austriaco: tutti i centri sopra i 5.000 abitanti risultano nella prima metà dell'800 collegati da rotabili, per quanto magari lungo percorsi tortuosi, rispettosi più dei confini di proprietà che non della razionalità e della celerità degli itinerari.

Tra il 1869 e l'81, disposizioni legislative del neo-costituito Regno d'Italia favorirono lo sviluppo della **rete stradale provinciale**, imponendo misure-standard della carreggiata e altri preventivi vincoli sul tipo di pavimentazione e infrastrutture varie: Milano risultava la meglio servita delle province italiane.

Fermata del tram al Santuario (a. 1950 ca.).



Rho vantava anche in questo caso una posizione favorevole, collocata com'era sulla grande via di comunicazione del Sempione, che dal capoluogo dirigeva la corrente dei traffici verso il Piemonte, la Svizzera e la Francia.

Ma dal 1880 in poi un'attenzione specifica venne dedicata dal Comune di Rho a riordinare e migliorare la rete stradale comunale, specialmente riguardo ai collegamenti con i piccoli comuni vicini, alcuni dei quali sarebbero divenuti nel 1928 frazioni di Rho: in Archivio del Comune è reperibile una fitta documentazione in proposito.

Nel nostro secolo, poi, l'area rhodense si trova compresa nel tracciato delle vie di comunicazione di nuova concezione, le autostrade: nel 1923 viene aperta la Milano-Laghi, primo esempio di autostrada in Europa, e il 25 ottobre 1932 si inaugura la Milano-Torino.

Dalle informazioni rapidamente sintetizzate appare dunque evidente nel caso di Rho una certa priorità cronologica dello sviluppo viario rispetto a quello manifatturiero, se è vero che quest'ultimo si profila timidamente solo a partire dagli anni '80 del XIX secolo (come si vedrà meglio più avanti), mentre le scelte di fondo sono già state compiute da più di un decennio, per lo meno sul piano dei

collegamenti ferroviari.

È certo d'altra parte che dalla fine dell'800 in poi i due processi di crescita si potenziarono a vicenda: produzione industriale e trasporti si stimolarono reciprocamente ad un incremento che farà "esplodere" l'assetto tradizionale del territorio e della comunità rhodense.

5.2 - LO SVILUPPO DEMOGRAFICO

Senza descrivere i fattori che in Europa e in Italia in generale determinano la crescita della popolazione tra XIX e XX secolo, ampiamente analizzati in tante opere di valore scientifico in argomento, appare opportuno qui richiamare o commentare alcuni dati statistici relativi a Rho, che valgano nella loro oggettiva consistenza a dare la misura di uno sviluppo che è l'indice più evidente delle trasformazioni in atto nella realtà del Borgo tra Otto e Novecento.

Nel 1861, all'indomani dell'unificazione nazionale, la Rho riportata agli attuali confini, cioè considerando incluse nel territorio comunale anche le popolazioni di Lucernate, Passirana, Mazzo e Terrazzano che ad esso furono aggregate per Regio decreto soltanto nel 1928, contava 6.891 abitanti; 4.069 di loro risiedevano nel Borgo vero e proprio.

Durante la prima metà dell'800 dunque la popolazione era cresciuta lentamente ma costantemente rispetto alle circa 4.000 unità stimate concordemente dalle rilevazioni effettuate a vario titolo, con metodi difformi ma risultati sostanzialmente coincidenti a fine '700¹³⁷. In 60 anni l'incremento era stato di 3.000 unità circa: non poco, tutto sommato, rispetto al dato di partenza e se si tien conto degli alti tassi di mortalità, infantile soprattutto, che mostrano come i decessi di individui da 0 a 6 anni corrispondessero alla metà del totale; e se si valuta che l'aspettativa media di vita si aggirava sui 45/50 anni.

Mantenendo la sua media ottocentesca di un migliaio in più ogni vent'anni, la popolazione rhodense risulta nel 1881 aumentata di quasi mille unità: dai 6.891 del 1861 si è passati a 7.835 abitanti.

Ma dopo un altro ventennio, nel 1901, il ritmo di crescita è aumentato: si sono aggiunti 2.000 abitanti, ammontando in totale a 9.850.

Ancora vent'anni, e si registra un incremento ulteriore: nel 1921 infatti i Rhodensi da poco meno di 10.000 che erano sono diventati 14.264: oltre 4.000 abitanti in più.

Basta poi un decennio, tra '21 e '31, per sommarne altre quattro migliaia: alla vigilia di diventare città Rho conta 18.647 abitanti.

Pur eloquenti nella loro essenzialità i dati sul totale della popolazione non dicono però alcune verità: che dal 1880 in avanti al saldo attivo della popolazione si coniuga il fenomeno opposto dell'emigrazione, per quanto non permanente (spesso stagionale) e diretta verso Paesi europei; che dai primi del '900, con la riforma dei patti agrari in zona e il risveglio edilizio nel capoluogo milanese (interessato nel 1906 dall'Esposizione Internazionale) le condizioni di vita a Rho risultano nettamente più favorevoli che in passato, tanto da attirare addirittura residenti da Milano, appartenenti in maggioranza al ceto medio impiegatizio, che trova più conveniente abitare a Rho (dove il costo della vita risulta minore) pur conservando il proprio posto di lavoro nella metropoli.

Soprattutto, i totali non dicono ciò che si evince dall'osservazione

del numero delle iscrizioni e delle cancellazioni anagrafiche del Comune, cioè l'analisi delle correnti immigratorie ed emigratorie a Rho: da essa risulta che a partire dal 1924-25 si manifesta un'ondata immigratoria che prosegue in crescendo fino al 1931 e porta a Rho 7.267 nuovi residenti: pur ridimensionato nel totale dal numero corrispettivo di coloro che lasciano Rho in quegli stessi anni (3.034 individui) il dato rimane di spicco, rafforzando le premesse per la richiesta e l'ottenimento da parte di Rho del titolo di città.

Gli oltre 7.000 cittadini che in 7 anni decidono di divenire rhodensi provengono da tutte le province italiane, ma in particolare dalle più vicine e meno agiate, per lo meno dal punto di vista della redistribuzione se non della produzione della ricchezza, quali certe zone delle Venezie e dell'Emilia più soggette a patti agrari iniqui verso i coloni; già a partire dal '32, tuttavia, il fenomeno si ridimensiona drasticamente, esaurendosi alle soglie della seconda guerra mondiale.

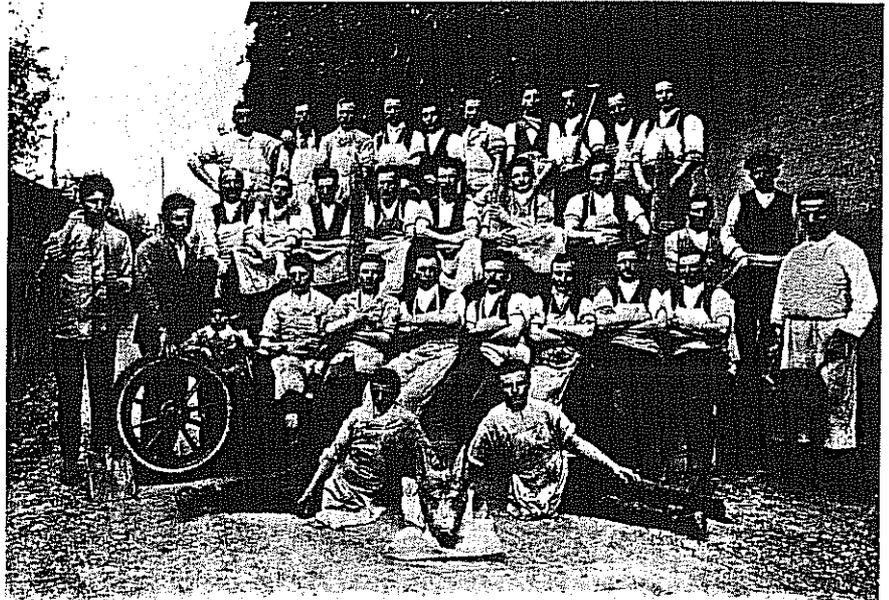
Nel complesso, pertanto, anche gli indici demografici concordano nell'individuare gli anni '80 del XIX secolo come quelli "di svolta", in un processo che si autoalimenta a ritmo sempre più intenso, toccando i vertici tra la metà degli anni '20 e la metà degli anni '30 del nostro secolo.

5.3 - LO SVILUPPO INDUSTRIALE E SOCIALE.

Per quanto sia evidentemente questo il fattore di maggior rilievo nelle trasformazioni subite dal borgo di Rho nel corso del nostro secolo, vale la pena di dare contorni un po' più definiti alla questione dello sviluppo industriale di Rho; un'analisi dettagliata non è comunque possibile nei limiti della presente ricerca: si cercherà semplicemente di dare rilievo e coerenza ad alcuni dati emergenti.

Tutte le fonti, ufficiali e non, concordano nel definire "rurale" la fisionomia del borgo rhodense, non solo per tutto l'800, ma anche per i primi due decenni del nostro secolo. Di fatto, i mutamenti avvengono dapprima in maniera insensibile, ma ben presto assumono un ritmo più sostenuto, fino a divenire irreversibili con la conclusione della

Maestranze della ditta Citterio (a. 1921).



prima guerra mondiale.

La cronaca di don Rusconi, già citata, è viva e dettagliata nel ricostruire un'immagine di Rho che, lo si è detto, ha molti punti di contatto con quella che è già stata disegnata dai documenti dei secoli precedenti. Di fatto, a fine '800 l'occupazione preminente di tutta la popolazione rimane l'agricoltura, basata sostanzialmente sulla forma di contratto agrario tipica dell'alto Milanese, il contratto misto di affitto a grano e mezzadria: i nomi dei grossi proprietari terrieri rhodensi (Banfi, Binoni, Carabelli, Marciandi, Morandi tra i borghesi; Borgia, Cornaglia Medici, De Moiana, De Vecchi tra gli aristocratici; i Padri Oblati Missionari, ecclesiastici) sono quelli da cui dipendono i destini e il livello di benessere (o di disagio) di gran parte della comunità rhodense.

Esistono, è vero, già da metà '800 anche a Rho piccole fabbriche di seghe, che assorbono manodopera maschile, nonché laboratori artigianali di passamaneria o lavorazione di sacchetti di carta che impiegano le donne, per altro abituate da tempo anche al lavoro nelle filande di seta: ma si tratta di occupazioni marginali, del tutto compatibili con le attività agricole contemporaneamente esercitate dagli addetti, uomini o donne che siano.

Ma dagli anni '80 dell'800 le cose cambiano e - lo si constaterà -

cambiano in modo irreversibile, con il radicalizzarsi anche in Italia della crisi agraria, che determina in tutta Europa la caduta verticale dei prezzi delle derrate agricole per l'afflusso concorrenziale delle stesse dai Paesi extraeuropei; crisi aggravata per di più dalla rottura commerciale con la Francia, principale mercato d'esportazione per i prodotti dell'agricoltura padana (seta inclusa), negli stessi anni.

I proventi dell'agricoltura non sono più sufficienti a garantire una sussistenza alle masse che vi si dedicano tradizionalmente: trovare occupazioni integrative diventa indispensabile alla sopravvivenza. D'altro canto, specializzare le colture riducendo gli addetti diviene in molte zone scelta obbligata; altrettanto obbligata l'alternativa per chi non trova più nella terra le risorse che gli consentano un livello minimo di esistenza: una quantità ingente di forza-lavoro risulta così non solo disponibile, ma forzosamente incanalata nella ricerca di impieghi alternativi all'agricoltura, anche a condizioni durissime in termini di fatica e di retribuzione.

Don Rusconi annota come per i Rhodensi del primo Novecento fosse abituale l'emigrazione temporanea nei paesi d'Oltralpe: 700 giovani e uomini (dunque in un rapporto di 1:10 sul totale della popolazione!) lavoravano lontano



ibile,
in Italia
rmina in
licale dei
è per
le stesse
i
ottura
a,
azione
a
stessi
non
ire una
i si
trovare
nta
enza.
e
diviene
a;
tiva
erra le
il livello
ntità
i così
i
zioni
e di
per i
lo
pe:
in un
la
ano

da casa, rientrando solo per qualche giorno nelle festività natalizie; le donne reggevano invece trasferte fino a Dongo, sul lago di Como, per lavorare in filanda tre mesi l'anno, almeno fintanto che a Rho, a fine '800, due filande, la Colleoni e la più modesta Tocchetti non diedero lavoro a qualche centinaio di loro: a condizioni così pesanti che da lì nasceranno i primi scioperi, all'alba del nuovo secolo.

È un tipo di manodopera sicuramente "produttiva" quella di cui Rho dispone ai primi del secolo: gente abituata a lavorare senza risparmio dell'alba al tramonto sulla terra e negli opifici, dotata di una sua minima competenza "tecnica" e allenata a rispettare ritmi e regole date; gente che non mette in discussione l'autorità dei "padroni" e l'assetto sociale costituito se non quando è ridotta alla disperazione; gente disponibile ad ogni aggiunta di fatica pur di ottenere con dignità i mezzi per vivere un'esistenza povera ma ordinata e refrattaria ad ogni forma di accattonaggio o espediente.

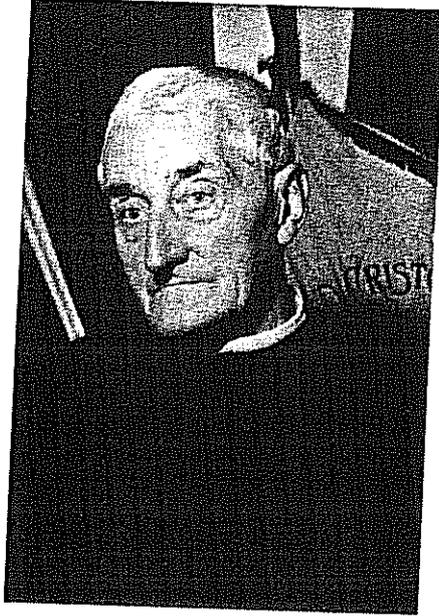
Milano è vicina: ed è senza dubbio un mercato sempre più ricettivo in termini di consumi, man mano che aumenta la ricchezza della sua popolazione; nonché un formidabile polo di concentrazione di risorse tecniche e finanziarie.

Tra la fine dell'800 e i primi del '900 i fattori di una "rivoluzione industriale" che da Milano coinvolge Rho e i suoi abitanti sono dunque tutti presenti: con qualche esitazione, dapprima, il processo si mette in moto, e nel giro di pochi decenni si consolida e si afferma definitivamente.

Non va sottovalutata, a questo proposito, una componente culturale e ideologica probabilmente determinante e peculiare nel caso di Rho.

Contrariamente a quello che si può pensare, il ceto possidente nel Borgo non è affatto incline a convertire i proventi della propria attività agricola in impieghi manifatturieri; non sono i grossi proprietari, cui spetta il primato della ricchezza in sede locale, il gruppo portante della trasformazione economica: al contrario, essi la frenano in tutti i modi, consapevoli che il travaso di manodopera dal primario all'industria toglierà loro il

Don Giulio Rusconi (1876-1962).



monopolio della forza-lavoro, privandoli della base del loro potere¹³⁸.

Il ruolo propulsore nello sviluppare una mentalità disponibile al mutamento e capace di vedere nell'industrialismo in espansione un potenziale di liberazione e di miglioramento delle condizioni economiche e sociali della popolazione spetta a Rho al mondo cattolico (lontano dunque dal demonizzare il progresso, come vuole una convenzione quanto meno stereotipa), sotto l'influenza di quel sacerdote di singolare statura morale e lucidità politica che fu appunto **don Giulio Rusconi**.

Nato nel 1876 ad Appiano Gentile e ordinato prete nel 1900, egli venne inviato a Rho dal Card. Andrea Ferrari con il titolo già di per sé significativo di Cappellano del Lavoro e con il compito specifico di realizzare in loco le riforme sociali disegnate dalla dottrina sociale della Chiesa (era recente la "Rerum novarum" di Leone XIII), la risposta cattolica ai formidabili problemi che l'industrialismo, le condizioni del proletariato e il diffondersi del verbo marxista sollevavano in tutto l'Occidente.

Evidentemente la plaga rhodense appariva al Vescovo ambrosiano come un avamposto cui dedicare particolare attenzione in merito: non era più a lungo eludibile la questione del risveglio delle masse

lavoratrici avviate alla consapevolezza del valore della propria fatica, mature per la rivendicazione esplicita dei propri diritti, pronta per altro ad essere incanalata nelle forme della lotta di classe - anche la più violenta - dall'organizzazione socialista in espansione in Lombardia.

Don Rusconi diede inizio senza esitazioni alla propria opera all'interno del mondo del lavoro in zona, sia tra i contadini che tra gli operai: già dal 1901 vennero ripristinate o costituite a Rho organizzazioni come la **Mutua Bestiame**, la **Società di Mutuo Soccorso**, la **Legga del Lavoro** fra contadini e filatrici.

Quest'ultima, comprendente nel proprio Consiglio lo stesso Cappellano del Lavoro e il Superiore dei Padri Missionari (gli Oblati furono i primi ad applicare sulle loro proprietà la riforma dei patti agrari), ebbe il ruolo determinante nel rimettere in discussione l'assetto secolare dei rapporti tra datori di lavoro e lavoratori a Rho: toccò alla Lega organizzata dai Cattolici, infatti, proclamare il **primo sciopero** nelle filande, all'inizio di marzo del 1901, con l'obiettivo di ridurre da 12 a 10 le ore di lavoro giornaliero e di ottenere l'aumento di 20 centesimi al giorno per la retribuzione delle addette.

Sull'onda del successo di questo primo sciopero anche i contadini presentarono le loro richieste ai proprietari: per quanto la trattativa fosse più lunga e complessa, anche questa vertenza conobbe esito positivo e diede fiducia ai lavoratori, che impararono a contare sulla propria forza contrattuale.

Rho diviene una delle punte del movimento cattolico nel sociale soprattutto quando, per far fronte alla manovra speculativa di uno dei grandi proprietari, che mette in vendita tutte le proprie terre nel Borgo, lasciando i coloni allo scoperto di fronte a successive trattative d'acquisto frazionate, don Rusconi chiama tutti i contadini iscritti alla Lega del Lavoro a "far parte con azioni di un Istituto di Credito da costituire con atto legale a forma cooperativa di responsabilità illimitata (...) con la ragione sociale "Piccolo Credito di Rho". In meno di tre mesi, sia col