

Altre statistiche:

anno	anime	famiglie	scolari	scolare	comun. pasquali
1851	961	197	75	65	661
1854	963	199	53	74	636
1855	957	200	56	76	633
1857	1005	209	59	71	677
1858	987	210	46	54	668

I registri continuano con queste statistiche fino al 1899.

In data 7 giugno 1877 abbiamo questo "processo verbale" della visita quinquennale eseguita dal Subeconomo Regio Ing. Enrico Rota con firma parroco don Biagio Varieschi fabbricieri Locatelli Giuseppe

Pasini Enca

Beretta Ambrogio

"tutto è in ordine per la chiesa parrocchiale".

\* \* \*

*I trasporti e le comunicazioni*

I trasporti via terra e via acqua dapprima erano fatti a piedi, a cavallo, con diligenza e con barchetto, poi subentrò la ferrovia.

*La diligenza.*

La diligenza, pur essendo un tipo di "legn de viagg" si distingueva per il suo servizio pubblico e per le caratteristiche di costruzione dagli altri mezzi di trasporto dell'epoca: il landò, la berlina, il coupé, il birocin, il gabriolé, ecc.

Molti di questi nomi sono ancora ricordati da coloro che vissero prima dell'automobile.

La diligenza, antenata del pullman, faceva il servizio lungo il Naviglio Grande: da Trezzano ne passavano giornalmente un numero imprecisato, dirette ad Abbiategrasso e da qui proseguivano per Alessandria e Torino.

Erano quasi tutte a due piani, uno per i passeggeri, l'altro per le valigie e le merci.

**MESSAGGERIA POSTALE**

**FRÀ ABBIATEGRASSO E MILANO  
E VICEVERSA**

*Il Sig. y Curiegler Cavigli ha fissato il Posto N. 1 nella Vettura che parte da MILANO per ABBIATEGRASSO il giorno 12 Settembre 1862 alle ore 9 ed ha pagato Italiane L. 3.*

**Il Viaggiatore dovrà trovarsi alla Stazione un quarto d'ora prima dell'indicata partenza.**

**Non trovandosi alla partenza, il pagamento fatto sarà perduto.**

**Ricapito in ABBIATEGRASSO, Corso Porta Milano all'Albergo d'Italia, ed in MILANO all'Albergo del Ponzone.**

**FRANCESCO VICEVANO, detto IL MARCHIESE**

A Trezzano non esisteva una vera e propria stazione di posta-cavalli, cioè un ricovero di viaggiatori con annesso l'ufficio postale, come c'era a Corsico, vi era però un'osteria, dove i viaggiatori diretti a Milano o ad Abbiategrasso attendevano la diligenza.

Al suo arrivo, nell'osteria della posta nasceva subito un gran trambusto: i viaggiatori scendevano per ristorarsi, gli addetti ai trasporti ungevano alcune parti della diligenza, cambiavano i cavalli, riparavano i piccoli guasti, caricavano i bagagli, controllavano la stabilità delle ruote, elencavano i passeggeri per destinazione e fissavano la tariffa del viaggio.

Si passava poi alla riscossione delle varie tasse: il "nolo del legno", le "competenze per lo stalliere", la "tassa di untura", la "manca legalizzata al postiglione" e così via.

Un ultimo controllo alle "carte di sicurezza" (ricordiamoci che, dopo il Ticino, si era arrivati negli Stati Sardi) ed infine, nel più breve tempo possibile, la diligenza prendeva il via.

Questa era la prassi normale, se non succedevano contrattempi e tempo permettendo; in caso di pioggia o di nevicata infatti si rendeva necessario un maggior "attiraglio di cavalli" e per questo il viaggiatore doveva accordarsi a sue spese.

Il viaggio era una tortura per i passeggeri: ogni minima oscillazione provocata da sassi e buche si ripercuoteva moltiplicata su di loro, perchè la vecchia vigevanese non conosceva l'asfalto e la diligenza non aveva efficaci sospensioni.

La fermata veniva effettuata a Corsico, Gaggiano ed Abbiategrasso, poi a Vigevano, osservando ogni volta le medesime formalità.

A richiesta del viaggiatore era possibile anche deviare dalla strada principale, con ulteriore soprattassa e relative contumelie degli altri passeggeri.

Il numero dei cavalli variava sempre secondo una rigida proporzione: "Se la diligenza è tirata da due cavalli, il postiglione li guida stando seduto a cassetta. Un attiraglio di tre o quattro cavalli dovrà guidarsi dal postiglione cavalcando; un attiraglio di sei cavalli esige due postiglioni".

Anche per la guida i regolamenti erano intransigenti: "Nella corsa è da usare la debita circospezione. Il postiglione deve tenere egli stesso le redini, nè può affidare la direzione dei cavalli al viaggiatore o ad uno dei suoi domestici od a chicchessia".

Se il viaggio avveniva di notte, dovevano essere accesi i fanali;

se venivano usate le torce, queste dovevano essere spente prima di passare sopra i ponti di legno e prima di entrare nell'abitato e nei boschi.

Anche dove non c'era il pericolo d'incendio il postiglione non poteva fumare senza il permesso del viaggiatore.

Curiosa era la possibilità del cambio dei cavalli fra diligenze che si incontravano, ma solo "quando il numero dei cavalli era uguale ed i viaggiatori vi aderivano".

Se il passeggero p.e. intendeva cambiare i cavalli ad Abbiategrasso, il postiglione doveva dare, ad una conveniente distanza, il segnale della cornetta, affinché i cavalli venissero preparati.

L'uso della cornetta concedeva a colui che guidava la diligenza ogni genere di privilegio e comodità, il diritto alla precedenza ed al sorpasso.

Il viaggiatore p.e. giungeva ad Abbiategrasso, dopo circa un'ora di viaggio, la diligenza si fermava davanti alla casa di posta, contraddistinta all'esterno da uno stemma portante la denominazione della stazione, se il suo viaggio terminava qui, il "mastro di posta" (il direttore dell'ufficio postale) si preoccupava di accompagnarlo in un albergo ed indicargli il luogo dove era diretto, se invece proseguiva per Vigevano, veniva ospitato in casa della posta, in attesa del cambio dei cavalli.

Nella casa destinata al ricovero dei viaggiatori era sempre a disposizione un registro dei reclami, dove "chiunque può scrivere le doglianze che credesse di fare in oggetti di servizio postale o sul contegno degli impiegati, però in termini decorosi ed apponendovi il proprio nome, condizione e domicilio".

La sosta ad Abbiategrasso era più lunga delle precedenti, perchè c'erano maggiori formalità dovute al servizio postale: scambio della corrispondenza da e per gli Stati Sardi, registrazione delle raccomandate, ecc. Del resto nessuno aveva fretta e non c'erano orari da rispettare: la regola della diligenza era: "si parte quando si può, il più presto possibile".

## Il barchetto

Mentre la diligenza serviva per pochi nobili e per viaggiatori occasionali, il "barchetto" sopra il Naviglio Grande era invece praticamente il mezzo di trasporto usato da tutti coloro che dovevano andare a Milano o ad Abbiategrasso e, a detta dei vecchi "l'era

comud, ma anca el Barchett de Boffalora, anca quel l'è andà in malora!", come dicevano le vecchie canzoni.

Ogni viaggio era una avventura: sopra la sponda del Naviglio Grande le persone in attesa di imbarcarsi avevano con sè una gran quantità di cose: ceste, gabbie, verdura, polli, uova e molta altra merce da vendere a Milano.

Il momento dell'arrivo del barcone era il più suggestivo: piano piano il barchetto si avvicinava alla fermata, sembrava una arca di Noè che lambiva il pelo dell'acqua con l'orlo.

Iteratico, a poppa, il barcaiolo manovrava con solennità il timone per avvicinarsi alla riva e contemporaneamente lanciava un grido: "Trezzano... Corsico... ecc." per avvertire quelli a bordo dell'imminenza della fermata.

Subito dopo c'era la corsa al posto nella casettina di legno, situata in mezzo all'imbarcazione, descritta dal Valera "sudicia dalle continue carezze dei passeggeri, bucata alle pareti ed agli usci per lasciar uscire il fetore condensato dalle trasudazioni di quaranta passeggeri, ivi pigiati come acciughe su quattro panche gibbose".

Il viaggio era sempre animato: c'era il "torototola" che can- ticchiava accompagnandosi con una specie di violino, che era una vescica gonfia d'aria, poi "quel de la riffa" che chiedeva "el sesin o el borr" per la lotteria, "il cui premio — come dice il Cantù — erano certi dolci coperti di zucchero umidiccio, ottimi per acciappamosche".

Intanto l'uomo dei "cicchetti" faticava a camminare su e giù, nell'intrico delle gambe ammucciate, nel tentativo di vendere le sue diaboliche bevande: "chi vocur l'acquavitta e l' mistrà, sciorì!" rispondevano i passeggeri: "andé via, che ghemm nanca un borr!". Continuava il venditore ambulante: "chi vocur l'acquavitta e l' mistrà sciorì!... o la borsa o la vita o i danée dell'acquavitta...!".

Ed i viaggiatori ridevano a quella battuta, sempre uguale che trovavano sempre spiritosissima e nuova.

Questi insistenti "malhatt" costituivano l'avanguardia dello stuolo di imbroglioni in agguato, pronti a "mungere i paesani" al loro sbarco a Milano.

Intanto anche "el navichiere" si dava da fare per raccogliere i soldi del viaggio, facendo il giro con la "basletta", una specie di ciotola con un taglio al centro e sotto una borsa.

Così mentre dentro ci si divertiva con lazzi, sberleffi e storic grasse, il barcone fuori scivolava lentamente su "st'acqua che la

vegn de luntan e luntan la va, adasi adasi, che la strusa adrée ai fundament di grand palazz e la riflett tanti ricchezza; ma la ved e la bagna tanti, forsi trop miséri, che la canta e la piang, che l'è ciara e l'è torbida, ma la lavora semper..." (Codara).

Fuori dalla casertina l'ambiente non era meno suggestivo: a poppa il barcaolo ed a prua i cavalli per il viaggio di ritorno controcorrente.

Infatti il regolamento stabiliva: "le barche-corriere di Abbiatograsso, di Robecco e di Boffalora devono essere tirate da due cavalli, e la corriera di Turbigo deve essere tirata da due cavalli da Milano a Trezzano e da tre cavalli da Trezzano al luogo dello sbarco di Turbigo".

Attorno alla casertina si poteva trovare di tutto, perchè il regolamento vietava solo "il trasporto di pellami verdi e di altri oggetti che fossero incomodi per il loro fetore".

L'arrivo a Milano e la vista della guglia del Duomo provocava sempre un misto di commozione e di soggezione.

Si calcolava allora il tempo per il disbrigo degli affari in giornata e poter ritornare con l'ultima corsa al proprio paese, perchè, come dice la commedia rigbettiana: "Milan l'è minga maa — bottegh e strad in bej — ma, a di la verità, el nost paes l'è mej!".

### La ferrovia

Dopo l'Unità d'Italia, il barchetto e la diligenza, unici mezzi di comunicazione con Milano, stavano agonizzando proprio mentre il commercio esigeva mezzi rapidi di comunicazione.

Il documento più antico sopra l'argomento, datato 25 maggio 1861, è il "Capitolato di concessione di una strada ferrata da Vigevano a Milano", caduto poi nel nulla.

È interessante vedere l'iniziale progetto:

"La strada ferrata partirà dalla stazione di Vigevano e, passato il Ticino, giungerà a Milano toccando il borgo di Porta Vercellina, ove sarà costruita la stazione appositamente per questa linea... la strada avrà una stazione intermedia a Corsico e due fermate, una a Morimondo e l'altra a Vignone...".

Il progetto per nostra fortuna rimase sulla carta.

Dal 1863 si incominciò a parlare di una ferrovia che, oltre a congiungere Milano con Vigevano, fosse di utilità anche a quei

Vittorio Emanuele II.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

Re d'Italia

Sulla proposta del Nostro Ministro dell'Interno;

Visto la deliberazione del Consiglio Comunale di Suggano: . . . ;

Abbiamo Decretato e Decretiamo quanto segue:

Articolo Unico

È autorizzato il Comune di Suggano (Milano) ad assumere la

denominazione di Trezzano sul Naviglio, in conformità della

deliberazione di quel Consiglio Comunale del 19 Agosto 1862.

Ordiniamo che il seguente Decreto, munito del Sigillo dello Stato,

sia inviato nella Raccolta Ufficiale delle Leggi e dei Decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 19 Ottobre 1862.

Vittorio Emanuele

U. Battagli.

grossi centri agricoli e commerciali che per anni avevano rifornito Milano.

La scelta cadde sopra Abbiategrasso, Gaggiano e Corsico, i maggiori nuclei abitati tra Vigevano e Milano.

Trezzano, pur essendo un piccolo borgo, ebbe la sua stazione passeggeri, tra le due fermate di Gaggiano e Corsico.

Nella memoria dell'Ing. Vismara, pubblicata a Vigevano il 15 giugno 1863, si legge:

"A stabilire la convenienza di costruzione di una nuova ferrovia in un paese già tagliato da tante altre che il servizio di trasporto dei viaggiatori e delle merci hanno in tanta parte già usufruttato, è mestieri innanzitutto esaminare se la nuova ferrovia può presentare ai viaggiatori ed al commercio un prevalente vantaggio sopra di quelle senza la cui assicurazione positiva potrebbe sembrare azzeccosa l'impresa, ed osservare se nuovi sbocchi a destinazione possono concorrere ad aumentare il movimento commerciale che prima deve servire di base.

Fortunatamente per la nuova proposta ferrovia da Vigevano a Milano in continuazione del ramo da Mortara a Vigevano le circostanze speciali studiate nel loro positivo offrirebbero un utile risulamento.

Milano, centro di consumo per se stesso e da dove dimmano per le altre Provincie Lombarde spedizioni di ogni genere, tra le principali importazioni dal Porto di Genova i cui mezzi più diretti e di più pronta comunicazione attualmente avvengono per la ferrovia da Genova-Alessandria-Torre Beretti-Pavia a Milano di Km. 117.

Quando fosse invece aperto il tronco da Vigevano a Milano la via più diretta per brevità si verificherebbe da Genova-Alessandria-Mortara-Vigevano a Milano di Km. 159; differenza in meno di Km. 18.

Oltre al commercio di Genova e Savona avremo anche quello delle due altre strade del Monferrato e dell'Astigiano che ci porterà in grande quantità di bestiame e di vini, il cui spaccio principale è appunto Milano a Porta Ticinese".

L'Ing. Vismara concludeva auspicando la costituzione di una società per azioni: "il cui interesse del 9% non per conservarsi, dovrà anzi aumentare, e quando per una impresa le azioni riescono fortemente fruttifere, la speculazione non vi dovrebbe mancare".

Le previsioni dell'Ing. Vismara furono esatte: il 10 febbraio

ARCHIVIO DELLA PARROCCHIA  
DI S. AMBROGIO V.D.  
IN TREZZANO S/N  
LIBRO DI « STATO D'ANIME »  
ANNI 1864-1869  
PAGINA PRIMA:  
DECRETO REALE PER IL CAMBIO  
DEL NOME DI TREZZANO  
IN TREZZANO SUL NAVIGLIO  
SCRITTURA  
DEL SAC. OSNAGHI ANTONIO  
PARROCO DI TREZZANO  
DAL 1831 AL 1872

1864 a Milano venne costituita la "Società anonima per la costruzione della strada ferrata da Vigevano a Milano per Abbiategrasso con stazione a Porta Ticinese".

Il 23 aprile la società venne autorizzata da un Decreto Regio di Vittorio Emanuele II.

\* \* \*

Con l'Unità d'Italia il progresso continua nel clima dell'indipendenza, della democrazia e della libertà.

COSE NOSTRE

Con il III volume di ricerche storiche, la fisionomia di Trezzano può dirsi ormai completa.

Il Centro Culturale di Trezzano S/N è soddisfatto del lavoro compiuto dai suoi membri, dimostrando così di essere stato all'altezza dello scopo per cui, nel 1965, venne fondato.

Le ricerche però non devono essere ritenute terminate: infatti altri in seguito potranno portare nuovi ritrovati, documenti e notizie. Verranno poi critiche, precisazioni e commenti sopra i fatti già esposti: anche questo contribuirà a migliorare sempre di più la conoscenza del nostro ultramillenario borgo.

Nell'anno 2015, i nostri posteri potranno commemorare il "1100" anniversario di documentata esistenza del borgo Trecciano: infatti, anche se da documenti citati in anno 839 ed 874 Trezzano esisteva già, il documento che maggiormente si diffonde nel dare la panoramica del nostro territorio, delle sue culture e della sua popolazione con una certa completezza, data marzo 915.

Ci auguriamo che per quell'occasione, i Trezzanesi abbiano ad invitare la nostra città gemella Eching (Monaco di Baviera Germania Occidentale) ai nostri festeggiamenti, come noi siamo stati invitati in questo 1973 in occasione del loro 1200° anniversario, in una meravigliosa festa di amicizia.

Nell'anno 773, infatti, il Vescovo Aribo di Freising comperò da Cimperth e da sua madre Hiltisnota un "piccolo territorio nel luogo chiamato Ehingas", documento poi confermato dal prete Liutarius nel 920.

Questo legame continui in una pace europea e mondiale!

Il lavoro della nostra ricerca continuerà con il IV volume sopra il tracciato già indicato: la storia dei borghi e delle chiese dell'ultramillenaria pieve di Cesano, poi detto Boscone, alla quale Treciano ha sempre appartenuto.

Nuovi collaboratori si aggiungeranno a quelli già esistenti e saranno i numerosi parroci che ci hanno aperto i loro archivi.

## TRECIANUM

*Enciclopedia ricerche storiche di Trezzano s/N*

I Volume *Trecianum... historicus, vetus modernusque vicus.*  
(Trezzano, borgo storico, antico e moderno).  
Stampato nel 1971

II Volume *Ecclesia, parocchia beneficiumque de depositione St. Ambrosii Episcopi, in Treciano.*  
(La chiesa, la parrocchia ed il beneficio della deposizione di S. Ambrogio Vescovo, in Trezzano).  
Stampato nel 1972

III Volume *Documenta historica de Treciano.*  
(I documenti storici di Trezzano).  
Stampato nel 1973

IV Volume *Trecianum plebsque Cizani.*  
(Trezzano e la pieve di Cesano).  
In stampa

V Volume *Analytica de Treciano.*  
*Conclusione.*  
In stampa

Scuole Grafiche Pavoniane  
degli Istituti Artigianelli  
Milano - Via B. Crespi, 30