

1.5. FAGNANO TRA MILANO E LE ALPI

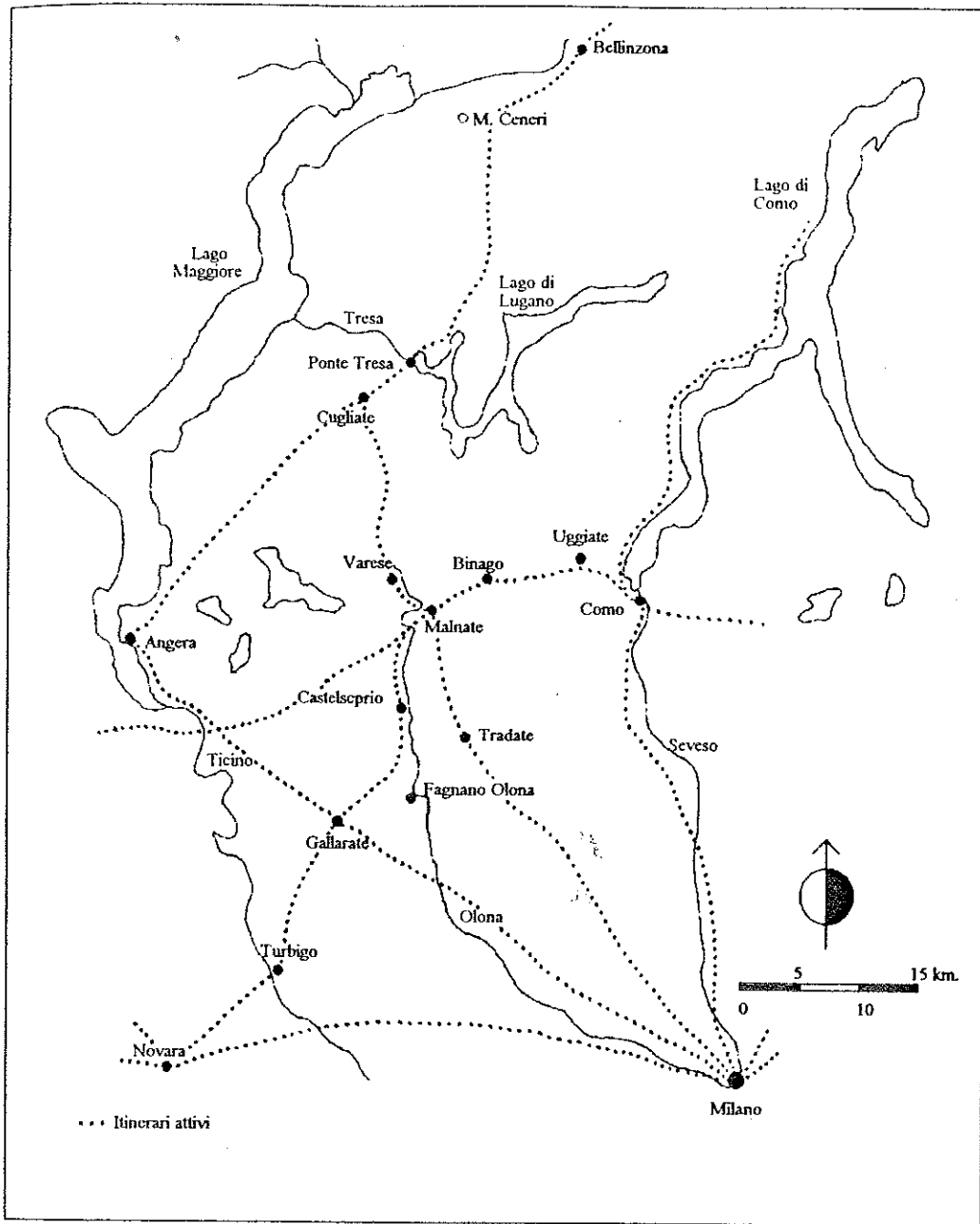
Notevole importanza hanno rivestito nel corso della storia le vie di comunicazione che hanno caratterizzato e definito il territorio. Proprio lungo questi tramiti transitavano, di preferenza, gli eserciti nei periodi di ostilità, come allo stesso modo transitava, assieme alle merci e ai pellegrinaggi, la cultura in tempo di pace. Risulta dunque necessario, per comprendere il ruolo avuto da Fagnano da un punto di vista politico e culturale, prendere in considerazione tutta la rete viaria locale.

Per le più antiche strade del territorio varesino è difficile dire qualcosa di certo, anche se si può supporre l'esistenza di collegamenti tra i villaggi disseminati nelle campagne, che risalivano le grandi vallate e i valichi alpini e allacciavano infine le diverse borgate presenti sulle rive dei fiumi maggiori e minori.

Tuttavia la regione varesina, situata tra la dorsale montagnosa della valle Veddasca, il lago Maggiore, il fiume Olona e la piana milanese, fin dalle più lontane epoche deve essere stata percorsa da frequentate vie di comunicazione. Si può infatti constatare che, tracciando sopra una carta topografica della Lombardia un ipotetico percorso più diretto e

facile da nord verso sud - dall'alto Ticino alla pianura -, questo dovesse necessariamente passare nell'ambito del territorio di Varese.

Gli studiosi hanno ricostruito i percorsi da Bellinzona verso le valli e i passi alpini risalenti ai tempi preistorici, mentre nulla di preciso è attestato circa i collegamenti da Bellinzona verso la pianura. Nonostante ciò è ipotizzabile che i tramiti per scendere dalle Alpi centrali e dall'Oltralpe verso la pianura milanese convergessero tutti al monte Ceneri ⁽¹⁾. Superato questo e il fiume Tresa, il percorso proseguiva in Valmarchirolo fino a Cunardo; da qui il tragitto diventava più agevole e, superando Valcuvia, giungeva al bacino inferiore del lago Maggiore in località Sesto Calende ⁽²⁾. "Non si può pensare che, almeno in quei tempi preistorici sia stata seguita dalla Valmarchirolo l'altra via, creata dall'uomo soltanto molto più tardi, verso Varese e la valle dell'Olona per la Valganna" ⁽³⁾ via che, passando per località come Castiglione Olona, Castelseprio e Fagnano, costituiva un'alternativa al percorso più lungo della Valcuvia. Questo "nuovo tramite" non venne preferenzialmente percorso dal viaggiatore per la presenza di ostacoli naturali (zone acquitrinose, particolari pendici difficoltose da superare e varchi angusti tra le montagne) lungo il tragitto.



La situazione viaria nel Seprio agli inizi del secolo VI.

Solo in seguito alla conquista romana è ipotizzabile una prima e sommaria sistemazione stradale della zona di Varese, diventata romana insieme alla parte meridionale del Ticino, sino a Locarno e Bellinzona, fra il 221 e il 169 a.C. .

Con le modifiche apportate dall'uomo nel tempo risulta difficile riconoscere e stabilire con puntualità questi tracciati. Il ruolo stesso dell'area varesina in età romano imperiale (secolo III e IV d.C.) scaturisce dall'importanza che rivestì Milano come centro delle comunicazioni dell'Italia con la Germania e i paesi danubiani.

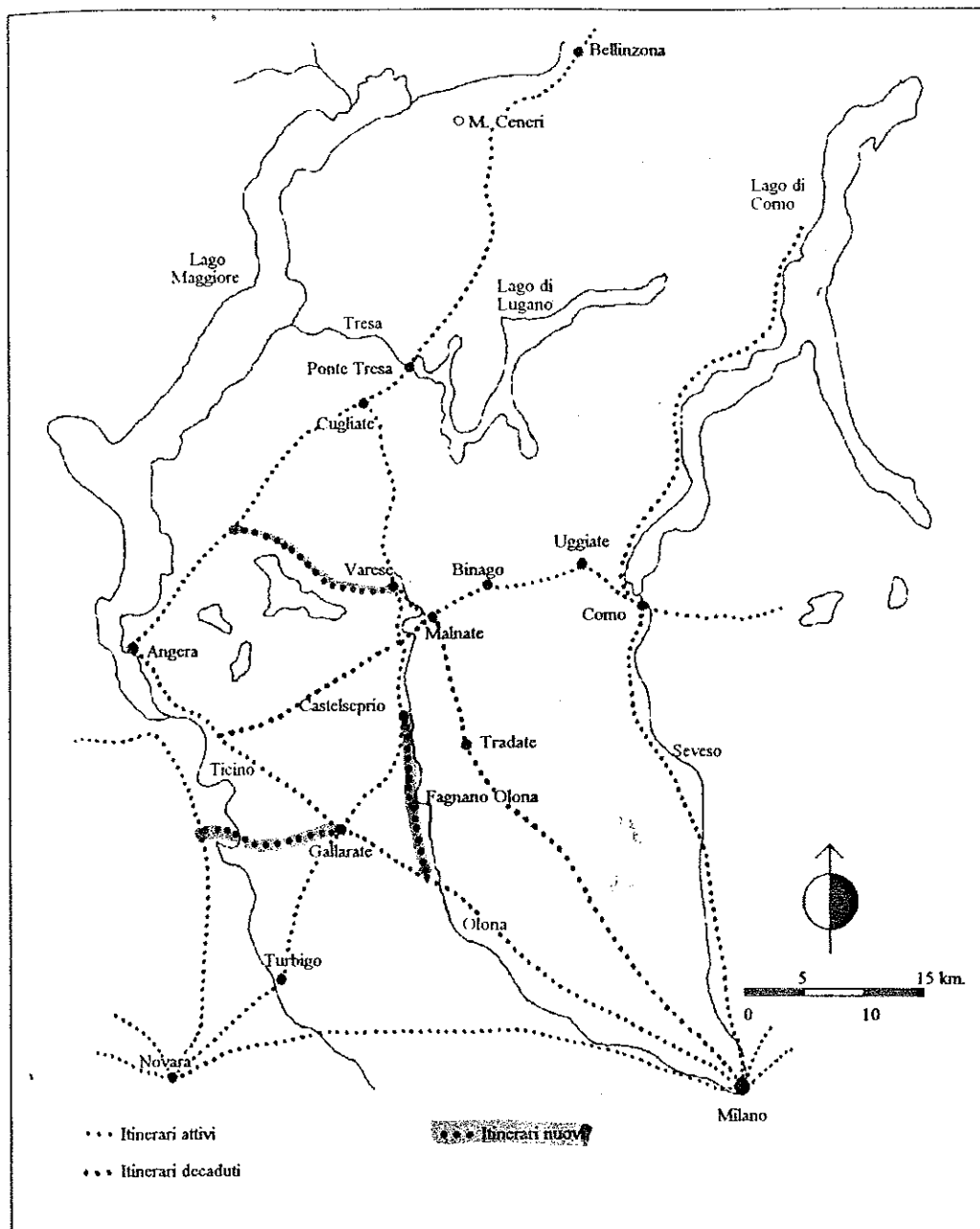
Nel tardo Impero la rete viaria principale tra il Lario e il Verbano si basava su quattro itinerari. Il collegamento Milano (*Mediolanum*)-Bellinzona (*Bilitio*) si articolava per il Varesotto odierno, la Valganna, la zona del Ceresio e il Ceneri, giungendo a Bellinzona da dove si poteva raggiungere Coira (*Curia Raetica*) valicando preferenzialmente il passo del San Bernardino (*Mons Avium*)⁽⁴⁾.

Lo storico Palestra, traendo notizie da antichi documenti e toponimi locali, traccia un interessante itinerario dell'antica strada consolare⁽⁵⁾ riportata qui nei punti principali: partendo da Porta Giovia la direttrice proseguiva per Cagnola e Villapizzone, toccava Quarto Oggiaro e si dirigeva per Garbagnate e Caronno, continuava per Mozzate⁽⁶⁾,

Tradate e Vedano dove attraversava l'Olona, raggiungeva Bizzozero e infine Varese. Dal centro prealpino si dipartivano poi i percorsi per la Valcuvia, Gavirate, la Valganna e i Campi Canini ⁽⁷⁾.

Storicamente provata è l'esistenza di una strada romana che da Milano conduceva ad Angera (*Stationa*) sul Verbano, proseguiva verso nord oltre la Valcuvia sino a unirsi con la Milano-Bellinzona in località Cugliate ⁽⁸⁾, in Valmarchirolo. Prima dell'età augustea esisteva un altro collegamento tra Milano e il Verbano ⁽⁹⁾ - nei pressi dell'odierna Angera - definitosi gradualmente lungo la direttrice dei traffici che conduceva o partiva da Milano ⁽¹⁰⁾. Il nuovo tragitto, staccandosi del tutto o in parte da questo originario tramite, non fece cadere in disuso l'antica strada che continuò a funzionare per gli scambi locali. Le due strade dapprima si incrociavano poi si riaccostavano in prossimità di Castellanza e, mentre la nuova seguiva per Casorate, la più antica proseguiva per Olgiate Olona e Gallarate ⁽¹¹⁾.

La situazione viaria fra il Lario e il Verbano, era costituita anche da un collegamento che da Como si allacciava, attraverso Uggiate ⁽¹²⁾ e Varese, all'esremità inferiore del Verbano per poi proseguire e raggiungere Angera oppure continuare oltre il Ticino in direzione Ivrea (*Eporedia*) ⁽¹³⁾.



La situazione viaria nel Seprio nel secolo VIII.

Ancora su questo percorso si innestava, poco dopo l'incrocio con la Milano-Bellinzona, all'incirca nei pressi di Malnate, un ulteriore tramite che, seguendo il bordo occidentale della valle Olona e passando per il Gallaratese d'oggi, giungeva a Novara (*Novaria*)⁽¹⁴⁾.

Ipotizzabile, seppur con scarsa documentazione, l'esistenza di un tramite più breve che, non raggiungendo Varese, collegava la località di Binago a Venegono, attraversava l'Olona all'altezza di Caronno Varesino oppure Castiglione Olona⁽¹⁵⁾ dove, proseguendo in direzione Castelseprio, Lonate e Gallarate, raggiungeva Novara percorrendo probabilmente lo stesso tracciato prima esaminato⁽¹⁶⁾.

In età teodoriciano (fine V-inizio VI secolo) tutta la rete viaria fra il Lario e il Verbano subì deterioramenti. Con il successivo arrivo dei Longobardi (569) la situazione non mutò e soltanto con l'assestarsi del loro Regno e il conseguente miglioramento dei rapporti tra Longobardi e Romani, iniziò nel secolo VII una lenta rinascita economica. Si ebbe così una ripresa dei traffici e mercati che spinsero a rimettere in uso i vecchi itinerari e a inaugurarne di nuovi.

Si riattivò la strada che da Milano portava a Bellinzona passando prima per Angera, mentre i percorsi Milano-Valganna e Como-estremità

inferiore del Verbano, nel tratto relativo alla parte occidentale dell'Olona (17), caddero in quasi totale abbandono.

Viceversa si definirono tre nuovi percorsi dettati dalla necessità di unire nuovi centri e al contempo di agevolare i vecchi collegamenti. Poco a nord del lago di Varese, una nuova strada univa Varese ad Angera-Bellinzona (raggiunta fra Brebbia e Besozzo), costituendo un secondo tramite tra quest'ultimo percorso e Como.

Analogamente, dalla Como-Castelseprio-Novara si aprì una strada che da Gallarate giungeva, mediante il traghetto (o il *portus*) di Novate, a Pombia (*Plumbia*) divenuta un importante centro politico amministrativo (18); a occidente della valle Olona, invece, subito a sud di Castelseprio, si innestò un tratto d'importanza notevole nel medioevo, che unì direttamente il Seprio alla strada Milano-Verbano sostituendo al contempo la Milano-Valganna. Questa valle rappresentava - come la valle dell'Arno per il Gallaratese - un naturale accesso per coloro che dall'Europa continentale si spostavano verso la pianura padana, e dal secolo VIII rivestì particolare interesse fino a quando, dai secoli XII e XIII, si preferirono altri percorsi come la Milano-Tradate-Varese. L'apertura di questo tramite fra la Milano-Verbano e la Novara-Castelseprio-Como mette in evidenza il ruolo assunto da Castelseprio sia

come caposaldo militare ⁽¹⁹⁾ nel periodo delle guerre sia come centro amministrativo e nodo obbligato di transito fra Lario e Verbano. Proprio in funzione del passare in questo territorio della strada Como-Gallarate-Novara, che con il suo primo tratto costituì anche un'alternativa della Varese-Tradate-Milano ⁽²⁰⁾, si può pensare a una conseguente costruzione del *castrum*. Con gli ultimi ritrovamenti archeologici, infatti, sembra si possa far risalire a questo periodo (fine del V-inizio VI secolo) l'esistenza del *castrum* o recinto fortificato, pur non potendo escludere che già in età tardoromana fosse presente un'opera militare minore.

Contrariamente ai tracciati romani, quelli successivi tendono a collegare anche gli abitati minori ⁽²¹⁾, ricalcando spesso percorsi già esistenti e ignorati dai Romani. Interessante è osservare come l'antico tracciato della valle Olona, pur non essendo dell'epoca romana, costituì ugualmente una sorta di collegamento fra i primi abitati nella valle. Seppur in assenza di elementi certi che concorrono alla stesura di tale tracciato, sembra intuibile che la strada, seguendo la valle, si snodasse lungo un percorso che da Castelseprio portava, prima, nei pressi di Lonate Ceppino e Cairate, giungendo così a Fagnano Olona, proseguisse, poi, in direzione sud, toccando i paesi di Solbiate Olona e Olgiate prima di congiungersi, nei pressi di Castellanza ⁽²²⁾ e Legnano, alla Milano-

Angera. La presenza di elementi fortificati in alcuni di questi abitati (Lonate Ceppino, Cairate, Fagnano e Legnano) può suggerire l'importanza rivestita da questa via di comunicazione, destinata però a mutare con il passare del tempo. Il declino politico e amministrativo di Castelseprio e il conseguente affievolirsi della capacità di trattenere a sé le vecchie strade che a esso si riferivano ⁽²³⁾, provocò un'iniziale decadenza di questo tracciato e parallelamente attenuò l'interesse per i fortificati sorti lungo il percorso.

La sua totale decadenza, ma non abbandono, viene segnata dalla ripresa della Milano-Tradate-Varese a oriente della valle e a occidente di questa dall'aprirsi di un nuovo tratto che, staccandosi dalla Milano-Angera, univa Gallarate a Varese. Ormai, ridotto a itinerario di second'ordine e malagevole, il tratto Castelseprio-Lignano costituì tuttavia il percorso attraverso cui il Barbarossa nel 1176 scese da settentrione - percorrendo appunto l'intera strada del bordo occidentale della valle - per poi dirigersi verso la pianura ⁽²⁴⁾.

Ancora nel secolo XIII, era possibile raggiungere Castelseprio attraverso questo tratto, anche se esso non risultava più adatto a grossi spostamenti di forze militari ⁽²⁵⁾; più idonea, ma un po' più lunga, era invece l'altra via che, pur percorrendo la Milano-Angera ora fino a