

CAPITOLO 5. ARRIVANO GLI SVIZZERI

LA FERROVIA DELLA VALLE OLONA, CASTELLANZA-CAIRATE-VALMOREA, ERA IN PROCINTO DI DIVENTARE INTERNAZIONALE. AL DI LÀ DEL CONFINE, INFATTI, ERA NATA L'IDEA DI COSTRUIRE UNA FERROVIA CHE COLLEGASSE MENDRISIO, STABIO E L'ITALIA, IN MODO DA DECONGESTIONARE IL TRAFFICO TRA CHIASSO, MILANO E NOVARA. CIÒ COINCIDEVA NON SOLO CON L'ORIGINARIO PROGETTO DELL'ING. CAMPIGLIO, CHE AVEVA IDEATO IL TRONCO PER SARONNO COME PARTE DI UN COLLEGAMENTO DIRETTO CON LA LINEA DEL SAN GOTTARDO, MA ANCHE CON GLI INTENDIMENTI DELLA "GOTTHARDBAHN", CHE, NAZIONALIZZATA SOLO NEL 1909, AVEVA SEMPRE INTRAVISTO IN VALMOREA, PER VIA DELLE PIÙ FAVOREVOLI CONDIZIONI ALTIMETRICHE, UNA VALIDA ALTERNATIVA AL VALICO DI CHIASSO. QUINDI, DATO CHE NEL 1904 LA FERROVIA ERA GIUNTA FINO A LONATE CEPPINO, AD UNA VENTINA DI CHILOMETRI DAL CONFINE SVIZZERO, L'ANTICO PROGETTO SEMBRAVA SUL PUNTO DI POTERSI REALIZZARE. LA CONCESSIONE VENNE ACCORDATA DAL CONSIGLIO FEDERALE IN DATA 28 GIUGNO 1906, MA SI DOVETTE ATTENDERE FINO AL 20 APRILE 1913 PERCHÉ DA PARTE DEI COMUNI TICINESI INTERESSATI VENISSE COSTITUITA LA SOCIETÀ CUI AFFIDARE LA COSTRUZIONE, DENOMINATA "SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA A SCARTAMENTO ORDINARIO MENDRISIO-STABIO-CONFINE", CON CAPITALE INTERAMENTE SVIZZERO.

Il Comitato promotore:

- Presidente: *Cons. Nazionale, Avv. A. Borella, Cons. di Stato.*
V. Presidente: *Cons. Avv. Plinio Perucchi, Sindaco di Stabio.*
Membri: *Bolzanì Giuseppe, Sindaco di Mendrisio.*
» *Geom. P. Croci, Delegato Municipale di Mendrisio.*
» *Cons. Avv. Felice Rossi, Municipale di Stabio.*
» *Casanova Giovanni, Sindaco di Ligornetto.*
» *De Carli, Sindaco di Genestrerio.*

Il Segretario
C. APRILE

Le sottoscrizioni si ricevono:

- Nel Canton Ticino Presso la Sede del Comitato in Mendrisio e presso i singoli suoi componenti.
» il Municipio di Stabio, Ligornetto, Genestrerio.
» le Banche del Canton Ticino.
In Italia » la sede della Novara-Seregno, Milano, Via Dante, 15.

Lo SCOPPIO DELLA I GUERRA MONDIALE, DI CUI ANCHE LA SVIZZERA, PUR NON ESSENDO PAESE BELLIGERANTE, RISENTÌ LE CONSEGUENZE, RITARDÒ ULTERIORMENTE L'INIZIO DELLA POSA DEI BINARI.

Mondria, 19 Febbraio 1925

CERTIFICATO
N. 422
per Dieci
Azioni al portatore
da Fr. Cento
dal N. 0711
al N. 0720

SOCIETA' ANONIMA
per la
Ferrovia Mendrisio-Stabio
Confine



Tallone del Certificato N. 422 per DIECI Azioni da Fr. CENTO ciascuna Azione dal N. 0711 al N. 0720
Essendo i tagliandi, contro rimessa del presente tallone verrà consegnato un nuovo foglio ordinale.

<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 13 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 14 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 15 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>
<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 12 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 11 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 10 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>
<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 9 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 8 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 7 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>
<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 6 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 5 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 4 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>
<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 3 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 2 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>	<p>S. A. per la FERROVIA MENDRISIO-STABIO CONFINE Codola N. 1 Certificato N. 422 per Dieci Azioni da franchi cento ciascuna</p>

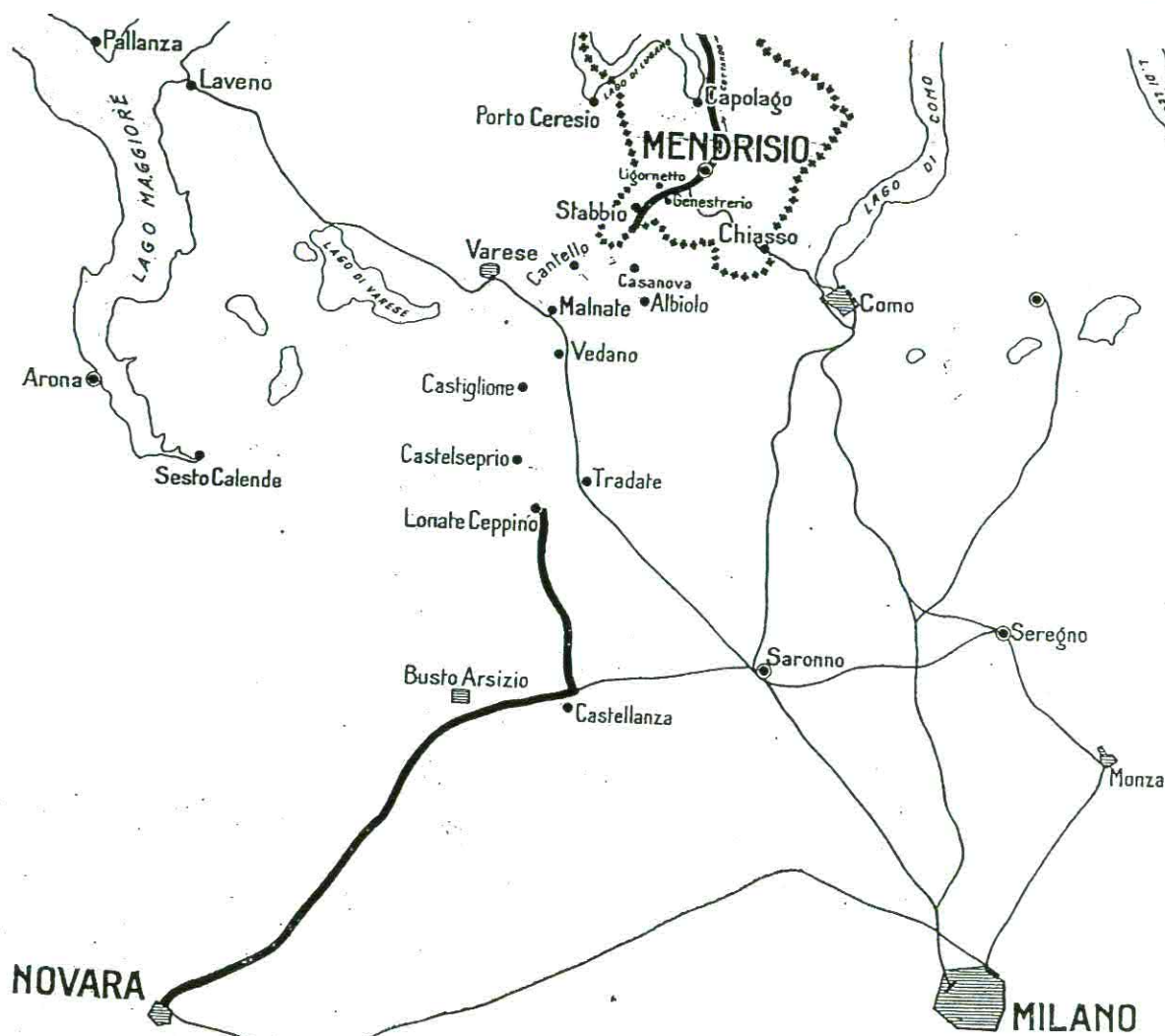
FERROVIA

Mendrisio-Stabio-Valle Olona

Da **Mendrisio** a **Stabio-S^{ta} Margherita Confine**

Stazione F. F. (già Gottardo)

Congiunzione col tronco italiano Valle Olona



Tip. Dezerca, Lugano

TERMINATO IL CONFLITTO E RISPOLVERATI GLI INCARTAMENTI PREDISPOSTI DURANTE I PRIMI ANNI DEL SECOLO, È L'ING. ETTORE BRENNI DI MENDRISIO, CHE DEFINISCE LA FERROVIA E DÀ INIZIO AI LAVORI LUNGO I MARGINI SUPERIORI DEL SOLCO VALLIVO DEL LAVEGGIO. UN ARDITO VIADOTTO VIENE GETTATO SULL'AVVALLAMENTO DEL LAVEGGIO PER RAGGIUNGERE LA VALLÈRA DI GENESTRERIO, UNA TRINCEA A PIENO SCAVO TAGLIA LA TESTA AI CAMPI DI VALLÈRA SUL CONFINE GENESTRERIO-LIGORNETTO-RONCATE.

IL 15 MAGGIO 1926 I LAVORI SONO ULTIMATI E UNA LOCOMOTIVA DELLE FERROVIE NORD MILANO CONDUCE L'ING. BRENNI E I SUOI COLLABORATORI DA MENDRISIO ALLA FERMATA DI LIGORNETTO-GENESTRERIO E ALLA STAZIONE DI STABIO, DA QUI AL CONFINE E ALLA STAZIONE DI VALMOREA DOVE GIUNGE IL TRENO DA CASTELLANZA-CAIRATE.

FERROVIE
NORD MILANO

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
Capitale L. 30.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento

Milano, 22. Giugno 1926

C. C. I. MILANO N. 28331

DIREZIONE

Ordine di Servizio N. 11-1926

Servizio Cumulativo
con la nuova Ferrovia Mendrisio-Stabio Confine ed oltre

Il giorno 28 corrente sarà aperta al pubblico servizio per il trasporto di viaggiatori, bagagli e cose la linea *Mendrisio-Stabio Confine*, della Società per la ferrovia Mendrisio-Stabio Confine, collegata con le Ferrovie Nord Milano alla stazione di *Val Morea*.

1. — STAZIONI. — La nuova ferrovia comprende la stazione di *Stabio*, abilitata a tutti i servizi, la fermata di *Ligorretto-Genestrerio*, ammessa al solo servizio viaggiatori e bagagli, nonché la stazione di *Mendrisio*, comune alle Ferrovie Federali Svizzere ed abilitata a tutti i servizi.

2. — DISTANZE. — Per ottenere la distanza chilometrica dalle stazioni delle Ferrovie Nord Milano al Confine Svizzero, si debbono aggiungere Km. 3 alle attuali distanze esistenti da e per la stazione di *Val Morea*.

3. — SERVIZIO CUMULATIVO. — Con la nuova ferrovia sarà attivato, per il trasporto delle cose, il servizio cumulativo in base all'osservanza delle norme attualmente in vigore per i trasporti internazionali.

CAPITOLO 6.

L'ENTUSIASMO DOPO L'INAUGURAZIONE

IL 27 GIUGNO 1926 LA "FERROVIA VALMOREA" È FINALMENTE INAUGURATA. TALE TRONCO FERROVIARIO, IN VIRTÙ DELL'ART.1 DELLA LEGGE 30 GIUGNO 1906, CITATO NELLA CONCESSIONE RILASCIATA PER L'ESERCIZIO, DOVEVA ESSERE CLASSIFICATO TRA LE LINEE CONCESSE PRINCIPALI IN QUANTO INTERNAZIONALE. INOLTRE, IN FORZA DELLA LEGGE 30 GIUGNO 1889 N°6183, (SERIE 3) IN BASE ALLA QUALE EBBE LE SOVVENZIONI GOVERNATIVE DI COSTRUZIONE, NON POTEVA ESSERE CONSIDERATO CONCORRENTE ALLA RETE PRINCIPALE DELLE FERROVIE GESTITE DIRETTAMENTE DALLO STATO. DOPO QUASI TRENT'ANNI DALLA SUA ELABORAZIONE, CON L'APERTURA AL PUBBLICO SERVIZIO DEL 28 GIUGNO 1926, IL PROGETTO DELL'ING. RUSCONI CLERICI, INERENTE LA COSTRUZIONE DI UNA LINEA A SCARTAMENTO NORMALE E A SEMPLICE BINARIO DA CASTELLANZA AL CONFINE SVIZZERO, ERA PERTANTO COMPIUTO DOPO MILLE VICISSITUDINI.

TALE TRATTA, COMPLESSIVAMENTE LUNGA 31 CHILOMETRI E 193,97 DA SOMMARSÌ AI 7 CHILOMETRI E 503,22 METRI IN TERRITORIO ELVETICO, AVEVA PER SCOPO, COME DICHIARA IL CORRIERE DEL TICINO DELL'EPOCA, QUELLO DI "...RAGGIUNGERE ATTRAVERSO L'INSERIMENTO NELLA RETE DELLA NORD MILANO, I CENTRI VITALI DELL'ALTA ITALIA SITUATI NELL'AREA TRA MILANO, IL LAGO DI VARESE, IL LAGO MAGGIORE E TORINO", E COME RIPORTA IL PUNTO 3° DI UN PRO MEMORIA INTERNO DELLE F.N.M. DATATO MILANO, 14 GIUGNO 1928-ANNO VI°, QUELLO DI "...ABBREVIARE IL PERCORSO FERROVIARIO ALLE MERCI ITALIANE CHE DEVONO TRANSITARE DA NOVARA PER RECARSÌ AL BACINO DEL LAGO DI LUGANO E DI DARE UN ACCESSO DIRETTO ALLA LINEA DEL GOTTARDO ALLE STAZIONI DELLE FERROVIE DELLA SOCIETÀ NORD MILANO ESERCENTE ANCHE DELLE LINEE DELLA NOVARA-SEREGNO".

NEL FRATTEMPO, SECONDO LA DECISIONE DEL REGIO GOVERNO DATATA 19 LUGLIO 1913 CHE A SUA VOLTA SI RIFACEVA SULL'ART.3 DEL CAPITOLATO ANNESSO ALL'ATTO DI CONCESSIONE, QUELLA DI VALMOREA DIVENIVA LA STAZIONE DI CONFINE, CON TUTTI GLI IMPIANTI DEI SERVIZI INERENTI AI TRASPORTI INTERNAZIONALI VIAGGIATORI E MERCI, MENTRE CON APPOSITA CONVENZIONE STIPULATA DAI DUE GOVERNI, ANCHE L'ESERCIZIO DEL BREVE TRATTO SVIZZERO VENNE AFFIDATO ALL'AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA ITALIANA, E PER ESSA ALLE FERROVIE NORD MILANO.

I più giovani e coloro che sono nuovi alle nostre regioni non possono dimenticare aver compreso l'emozione che invadeva l'animo di moltissimi fra coloro che hanno partecipato alla inaugurazione della linea ferroviaria internazionale: Castellanza - Cairate - Malnate - Val Morea - Stabio - Confine.

I più giovani ed i nuovi possono avere in qualche momento giudicato eccessivo l'entusiasmo popolare di alcune popolazioni e possono avere anche trovato troppo lungo il periodo dei discorsi pronunciati. Ed hanno avuto torto.

I giovani ed i nuovissimi sono impazienti: le nostre popolazioni di confine e gli artefici volitivi sono stati pazientissimi.

Ha ricordato un oratore, l'ing. Brenni, capo solido e mente quadrata, vero creatore del tronco elvetico che l'opera per la nuova ferrovia è stata iniziata e voluta vent'anni or sono.

Occorsero vent'anni perchè si potesse portare a compimento la grande iniziativa.

E' vero: noi ricordiamo ancora una seduta tenuta nella vecchia sede della Camera di Commercio di Varese in piazza S. Vittore. Pochi uomini di buona volontà, alcuni sindaci, degli ingegneri, degli avvocati: in quella seduta si presero gli accordi necessari per avanzare la richiesta di concessione della nuova linea che avrebbe dovuto collegare il varesotto e tutto il confine svizzero con Mendrisio e colla parte meridionale del Canton Ticino.

Sono passati da allora vent'anni, anzi, per essere più precisi, quasi vent'anni. Milano si apprestava a celebrare una grande festa del lavoro per esaltare il compimento di una fra le opere che rimarrà più poderosa nel tempo: il traforo del Sempione; e Varese voleva aprire la nuova arteria che segnasse un nuovo vincolo e che segnasse nuove correnti di vita tra la Svizzera e l'Italia.

Ma solo vent'anni dopo l'iniziativa diveniva realtà e si compiva il sogno dei primi animatori.

Ed ecco perchè la commozione invadeva l'animo dei più tenaci, ed ecco perchè accanto ai discorsi ufficiali — che sono per natura freddi — si udivano i discorsi commossi di coloro che ricordavano calorosamente.

Bisognava ricordare, perchè purtroppo sono molti, sono moltissimi coloro che domenica non hanno più potuto presenziare alla realizzazione della loro speranza e della loro attesa.

Sorsero gli oratori svizzeri a ricordare con affettuoso pensiero Plinio Perucchi ed Elvezio Borella; sorse un oratore italiano, rappresentante in quell'ora della Provincia di Como e della Città di Varese, Giovanni Bagaini, a ricordare la

figura di quel « signore » d'intelletto, d'animo, di cuore, di volontà: Enea Torelli, l'antesignano di tante e tante opere meravigliose che onorano la nostra Varese.

I giovani ed i nuovi ignoravano e non potevano comprendere l'ondata di commozione che invadeva gli animi anche nell'ora della gioia. Ricordavano gli altri e risorgevano in folla dall'animo alla

mente i fatti, le lotte, e le figure. Risorgeva dal buio della dimenticanza per riapparire presente l'ing. Ferrari, che nel 1902 presentò il primo progetto sommario della linea, compreso anche un tronco di deviazione a Malnate; ma l'ing. Ferrari doveva dopo pochi anni scomparire, ucciso dalle febbri contratte costruendo linee ferroviarie in Eritrea.

Riappariva la figura severa di studioso e di creatore del nob. ing. Rusconi Clerici, al quale si deve il vero progetto della linea, il progetto che fu la vera base della linea che oggi esiste ed è sorta.

Ed ecco ancora il compianto cav. ing. Giovanni Rizzardi, che fu il consigliere delegato della Ferrovia Novara-Seregno e che per tragicamente sotto un treno a Bollate. Ed ecco accanto al Rizzardi sorgere la figura dell'ing. Marco Visconti, che oggi giace inferno a Vereino e che diresse i lavori di costruzione nel tratto italiano, vincendo non lievi difficoltà, quali la deviazione di tratti del fiume Olona, lo studio dei tracciati per evitare gallerie, per superare asperità, per non costruire ponti.

Perchè questa linea — è opportuno dirlo — rappresenta veramente una vittoria dello sforzo tenace degli uomini ed anche un trionfo della... povertà.

I mezzi sono sempre stati pochi: occorsero interventi validi della Novara-Seregno ed in particolare modo delle Ferrovie Nord Milano per portare a compimento in vent'anni quest'opera.

Lo sa il Comitato Svizzero, che ebbe anche a subire nel 1914 la falce della del patrimonio sociale per il fallimento di tre banche; lo sanno anche i costruttori che hanno dovuto attendere talvolta l'arrivo dei fondi per poter compiere un passo avanti.

Ed è stato giusto, ed è stato opportuno, è stato doveroso il saluto che fu lanciato alla massa oscura ed anonima dei lavoratori che la linea ha costruito.

Il lavoro italiano ha ancora una volta trionfato ed ha saputo dimostrare quanto possa e quanto valga, perchè ha superato gli ostacoli, ha vinto le prove, ha incanalato i fiumi, ha rosicchiato le montagne, ha lanciato i ponti, ha costruito le trincee, ed ha creato colla volontà e colla fede la nuova arteria internazionale.

Salutiamo anche noi questi artieri e questi cottimisti, questi capi e questi semplici gregari, e ricordiamo che anche la loro marcia, più e più volte segnata dal dolore e dal sangue, ma che essi mai disertarono il posto e celebrarono un'altra conquista dell'attività umana.

Nel loro nome, e nel nome di tutte le popolazioni della zona vennero consegnate medaglie d'oro all'ing. Brenni e all'ing. Pagani e vennero citati all'ordine del giorno l'avv. Elvezio Borella, l'avv. Augusto Ferrari, l'ing. Riccardo Luzzati e tutti gli altri che si resero benemeriti dell'opera.

E il pensiero corse ad additare nel ricordo anche la memoria ed il valore degli altri, di coloro che sono scomparsi

e che hanno dato la loro vita ed il loro fervore per il trionfo di sì nobile e bella iniziativa.

Dall'alto della tribuna a Mendrisio i rappresentanti governativi levavano la loro voce a magnificare il nuovo vincolo che si era stretto fra i due popoli; noi pensavamo in quel momento che vi era stato già nel tempo un vincolo più tenace e più saldo ed era quello che aveva

condotto al trionfo ed al compimento dell'opera voluta ed attesa.

Veramente attesa: perchè quando il treno sostò a Val Morea, ultima stazione di confine italiano, una folla innumere convenuta da tutta la zona salutò le autorità e le rappresentanze ed espresse l'augurio più fervido per l'avvenire; perchè quando il treno giunse al confine politico la rottura dei nastri segnò la affermazione della più solenne volontà di avanzare e di non retrocedere più.

Irruenti, gli italiani fecero rompere il nastro dalla loro parte alla stessa macchina imbandierata, quasi a dire che qualunque ostacolo essi sanno e sapranno superare senza un attimo di debolezza; pacifici e fedeli alla tradizione, gli svizzeri invitarono il rappresentante del Governo italiano a recidere colle forbici il nastro teso attraverso la via.

Sull'alto dell'Arco era detto che Stabio accoglieva entusiasta gli ospiti, e quali accoglienze.

Tutto un popolo festante, aveva voluto inviare le sue più belle fanciulle a recare un saluto; ma sulle fanciulle vigilavano, alte levate sui cavalli, le guardie svizzere di quattrocento anni or sono, e nei loro costumi antichi, armati di picche, parevano rievocare tutto un passato che ci tramanda nel tempo attraverso la leggenda di Guglielmo Tell.

Stabio, fiera di sua romanità, aveva rivestito le case di drappi e di nuove tinte, ed in corteo lungo le strade ci ha fatto accompagnare nella loro scomparsa, tutti i mezzi di locomozione che già furono usati nella zona e che la ferrovia fugava.

E la ferrovia era in quell'ora benedetta da un degno ministro di Dio, e segnava la vittoria del progresso e annunciava nuova ragione di vita nella zona, mentre poco lontano la storica chiesa di Santa Margherita faceva risorgere dall'animo infinite ragioni di commozione e di speranza.

Quante vicende, quanti ricordi sono congiunti ancora a quella ohiassetta che sorge in mezzo alla campagna e pare affacciarsi verso la conca; e quanti voti e quante promesse raccolte ed ancora raccoglierà.

Forse qui venne più volte ad ispirarsi anche Vincenzo Vela, la cui tomba salutammo con rispetto a Ligornetto, richiamando alla memoria le sue figurezioni superbe, i suoi grandiosi monumenti, le sue mirabili statue, che avevano impresso il soffio del genio che non muore.

Più d'uno di noi in quell'ora non poteva dimenticare l'alta e nobilissima espressione del Redentore, che Vincenzo Vela ha creato e che rimane nel tempo come figura di elevazione e di speranza, di fede e di aspirazione.

Anche queste popolazioni tendono ad elevarsi, anche da queste terre sorge la voce di un avvenire sempre migliore, quale ha auspicato Mons. Antognini nel-

l'atto in cui benediceva al nuovo mezzo di locomozione che si inaugurava.

Ma i migliori auspici si traevano dai ricordi, e risorgevano dai ricordi evocati a gran voce. Così quando l'on. Gasparotto richiamò le vicende della nostra indipendenza e l'ospitalità mendrisiense ai profughi nostri, qualcuno sentì fremere un nuovo palpito nel suo cuore: Garibaldi, Mazzini, Cattaneo, la stamperia di Capolago, il blocco del Ticino, gli insorti di Milano, i cospiratori, fino al trionfo delle armi italiane. Fino a questa nuova Italia, che vuole avanzare sulla via del progresso, che è buona, che è valorosa, che è attiva, che è ferace e chiede il suo posto al sole, e deve essere amata, amata, amata!

Ricordi e speranze, voti ed auguri. Il sole cantava la sua canzone italianissima di calore e di vita, e i mendrisiensi parlavano il dolce idioma italiano.

Ma anche, perchè non rilevarlo, il treno inaugurale era trainato da una macchina costruita in Italia e che rappresentava l'industria italiana, che oggi può varcare anche il confine e recare i suoi prodotti in terra straniera.

E il rappresentante del Governo italiano poteva anche dire con giusto orgoglio che gli italiani non vogliono più esaltare a parole, ma vogliono esaltare la vita coi fatti.

Perchè così e così deve essere!

Forse qualcuno fra i giovanissimi e i nuovi avrà ancora sorriso, ma coloro che ricordavano, coloro che vivono al confine non potevano che pensare che occorsero vent'anni perchè i fatti seguissero alle parole.

Aprire una linea ferroviaria è piccola impresa; ma grande impresa è fare sì che la sua vita sia attiva, sia apportatrice di bene, sia feconda di risultati, e specialmente segni una nuova via di progresso fra terre che il confine politico può dividere, ma che la geografia insegna essere tutta Italia!

Durante il corteo storico per le vie di Stabio comparvero anche i vecchi carri trainati da buoi, coi quali tradizionalmente le popolazioni di quelle terre venivano fino a Varese per compiere il pellegrinaggio al Santuario del Sacro Monte. Scompariva anche in quell'ora una carrettella che aveva costituito il mezzo più comodo per tanti anni per un corriere Varese-Stabio.

Non era un funerale quello che noi compivamo al passato, ma era una nuova affermazione del sicuro e costante evolversi di questa nostra regione.

Forse mentre le Bande passavano per le vie, ripetendo marcie ed inni nazio-

nali dei moderni Stati, fremevano le orecchie di qualche romano dell'epoca di Cesare venuto nell'antica «Stabulum» a ritrovare la salute in questi bagni famosi.

E quel romano in quell'ora ricordava ancora che le legioni di Augusto avevano risalito il corso dell'Olona ed avevano piantato le loro aste anche in tutta questa terra, portando la civiltà che non muore e si tramanda nei secoli.

Per la via dei legionari romani passa oggi la ferrovia segnacolo di civiltà e di progresso e i «veliti» portano oggi la divisa dei ferrovieri.

Ma anch'essi segnano il cammino della civiltà e nel nome di questa civiltà noi ancora ripetiamo l'auspicio.

Oggi e nel tempo noi progrediremo anche se il progresso è ricco di ostacoli e di difficoltà ed occorrono vent'anni per raggiungere l'intento.

Perchè abbiamo fede, ed abbiamo anche la volontà.

Nell'ora stessa in cui si apriva la ferrovia Val d'Olona-Mendrisio, nuovi progetti si lanciavano e nuove proposte si formulavano per stendere nuovi «nastri d'acciaio» in questa zona, per dare impulso alle relazioni esistenti, per creare nuovi vincoli, per fare sì che il canto della vita si diffondesse sempre più lontano e sempre più alto.

Come gli antichi romani che solo ponevano l'accampamento e sempre cercavano di inviare più lontano le loro legioni.

E noi seguiremo la via immutabili di Roma, maestra di civiltà.

CIVIS

LE ESTATI DEL 1926 E DEL 1927, SONO CARATTERIZZATE DALLA PRESENZA DI NUMEROSE COMITIVE RIUNITESI PER FRUIRE DELL'ARIA FRESCA CHE SI GODE NELLA VALLE DEL LANZA. INOLTRE L'AMPIEZZA DELLA STAZIONE DI VALMOREA, INVITA A ORGANIZZARVI PIC-NIC E PICCOLE FESTE DANZANTI, DOVE GLI ABITANTI DEI VICINI COMUNI DI CAGNO, CAVERSACCIO, CASANOVA, BIZZARRONE, RODERO E CANTELLO, SI DANNO CONVEGNO PER AMMIRARE IL TRENINO SBUFFANTE CHE DA MILANO, PASSANDO PER CASTELLANZA, VA OLTRE IL CONFINE FINO A MENDRISIO.

Condizioni tecniche e statistiche	Stazione Val Morea	Stazione Cantello
1. Distanza su territorio italiano dal confine	Km. 2	Km. 4
2. Larghezza della valle in corrispondenza della stazione	M. 250	M. 100
3. Fascio dei binari, lunghezza in rettilineo	M. 500	M. 100
4. Comuni direttamente serviti	Cagno . . ab. 1400 Rodero . . " 950 Bizzarone . . " 820 Caversaccio . . " 720 Casanova . . " 650 TOTALE ab. 4520	Abitato di Cantello con abit. 1800 circa.
5. Comuni limitrofi	Ligurno frazione di Cantello ab. 1200 Albiolo . . " 1236 Uggiate . . " 1480 Solbiate . . " 992 Binago . . " 2057 Olgiate . . " 3156 Beregazzo . . " 789 Castelnuovo . . " 460 TOTALE ab. 11370	Nessuno.
6. Sopraelevazione dei centri abitati sulle stazioni	Cagno . . . m. 80 Rodero . . . " 64 Caversaccio . . " 78 Casanova . . . " 82	Cantello m. 121
7. Distanza dalle stazioni per via ordinaria esistente	Cagno . . . m. 1000 Rodero . . . " 800 Caversaccio . . " 1300 Casanova . . . " 1800	Cantello m. 1300