

IL TICINO, CARLO CATTANEO E LA “FERROVIA DELLE BARCHE”: STORIA DI UN SOGNO DIVENUTO REALTÀ.



Carlo Cattaneo nei suoi scritti dichiara: - *Le linee d'interna navigazione, percorse in parte da vaporiere, sommano a 1200 chilometri; e ripartite sulla superficie ragguagliano per ogni chilometro quadrato cinquantasei metri, mentre il Belgio ne ha solo in ragione di quarantotto, e la Francia di ventisette, e non tutti d'acque perenni. Un Paese al tutto mediterraneo come il nostro s'avvicina per questo aspetto all'Olanda. I nostri canali, navigabili ad un tempo e irrigatori, sono costrutti sopra un principio speciale; non sono una serie di tronchi orizzontali come i canali oltremontani di mera navigazione, ma sono veri fiumi, prima inclinati fortemente, poi progressivamente moderati, per raccogliere di tronco in tronco le diseguali masse d'acqua, che l'irrigazione vien successivamente emungendo*".

Così si esprimeva il noto politico ed economista milanese nato il

15 giugno 1801 che su "Il Politecnico" dedica le seguenti parole al Naviglio Grande: - *Il più antico, e il patriarca di tutti i canali europei, è il Naviglio Grande che, uscendo dal Ticino presso Tornavento, giunge fin sotto le attuali mura di Milano con 50 chilometri (49.982 metri), e 34 metri di pendio. Non ha conche ...*".

Nel XIX secolo le varie imbarcazioni che scendono dal Lago Maggiore verso Milano cariche di ghiaia, materiale per la costruzione del Duomo di Milano – i famosi marmi di Candoglia -, oltre a quanto le terre del Canton Ticino e l'Ossola offrivano ai cittadini milanesi, sfruttano le correnti dapprima del fiume Azzurro e, successivamente, quelle del Naviglio Grande, per fare il proprio ingresso nel "Laghetto" all'uopo costruito.

Il ritorno si fa più pesante: c'è da sconfiggere la corrente e, a tal fine, vengono impiegati dei cavalli legati allo scafo che camminano lungo le sponde del Naviglio e del Ticino nella parte terminale, sfruttando il principio fisico della diagonale quale direzione presa da due forze distanti tra loro ma dirette nella stessa direzione.

Il lavoro è pesante per gli uomini e per le bestie che, ove le alzaie non sono presenti, debbono entrare nelle fredde acque con conseguenti malattie e precoce invecchiamento.

Questa complessa situazione fa sorgere nel Cattaneo l'idea della realizzazione di una particolare ferrovia, a traino di cavalli, tale da portare le barche da Tornavento a Sesto Calende, nel viaggio di ritorno da Milano con destinazione finale il Lago Maggiore. In un articolo anonimo del 1831 su "Il Politecnico" vi è tra l'altro scritto: - *Salir (le rapide) i convogli (cioè dieci o dodici navi unite a tratte a rimorchio da cavalli) vi impiegano due*

settimane, mentre le barche, guidate da esperti piloti (paroni) discendono con una spaventosa velocità -.

Il 1° aprile 1844 Francesco Besozzi, agente della contessa Belgioioso, Giovanni Battista Frattini e Carlo Cattaneo pongono le basi dell'impresa legata alla costruzione di una ferrovia a cavalli all'americana, conosciuta anche col nome anglosassone di "Tram-Road". Ciò rientra nel progetto di rendere sicuro e veloce il tratto sul Ticino da Tornavento a Sesto Calende/Castelletto Ticino.

Le barche, nel numero almeno 3500 barche l'anno ed un carico di oltre centomila tonnellate di merce, dopo essere scese con il favore delle correnti, portando seco legname, pietre da costruzione o frutti della terra d'Ossola, impiegano più giorni per il percorso a ritroso ostacolato, nella parte finale, dalle numerose rapide presenti nel corso irregolare del Fiume Azzurro.

Il 16 ottobre 1844 Francesco Besozzi invia una missiva all'Imperial Regio Governo di Milano al fine di ottenere *"un privilegio definitivo di cinquant'anni pel rimorchio terrestre delle barche fra Tornavento e Sesto Calende lungo il Ticino su una strada da costruirsi a rotaie o di pietra o di legno o di ferro"*.

L'11 dicembre 1846 nel capoluogo lombardo Carlo Cattaneo, Francesco Besozzi e Giovanni Battista Frattini sottoscrivono l'accordo per realizzare la Ferrovia delle Barche, che viene anche chiamata "Ipposidra".

Nonostante l'entusiasmo e le energie spese dal Cattaneo per la realizzazione della sua idea il tempo passa inesorabile e giunge il marzo 1848 con le sue "Cinque giornate". L'ideatore del Tram-Road, uno dei maggiori organizzatori della rivolta meneghina contro il giogo di Vienna, dopo aver organizzato le barricate ed i piani di battaglia vincenti per la riuscita della fuga del nemico, concede il privilegio per la costruzione di una strada semplice o doppia rotaia di legno o di ferro fra Tornavento e Sesto Calende. Il decreto porta la firma di Casati, Giulini e Granelli. Il documento è inserito negli "Atti Ufficiali del Governo" e pubblicato dal quotidiano "22 marzo" nel numero 41 del 4 maggio 1848.

La situazione internazionale si fa difficile ed il ritorno degli Austriaci è ormai più che un'ipotesi, con il timore della cittadinanza tutta. E' necessario, per il Cattaneo, correre ai ripari: con atto del 9 agosto 1848, a firma del notaio Carlo Battaglini di Lugano, cede le proprie azioni della "Ferrovia delle Barche" alla moglie, cittadina inglese, Anna Pyne Woodcock. Gli Austriaci, nel pomeriggio dello stesso giorno, rioccupano Milano.

Il tempo scorre lento ma l'idea rivoluzionaria di un'opera che permettesse di superare in poche ore, e con un piccolo dispendio di forze, un tratto di fiume che per secoli ha visto uomini e cavalli interpreti unici della fatica e della sofferenza, non viene a tramontare. Tutt'altro. Con il decreto nr. 7490 del 21 agosto 1851 la Direzione Lombarda delle Pubbliche Costruzioni approva il progetto della ferrovia predisposto dall'ingegner Giacomo Bermani: *- In cinque tronchi, il primo dei quali in rampa di forte inclinazione dal bacino di carico presso il Ticino-Tornavento al piano della brughiera, quindi in ascesa più moderata sul piano della brughiera; il secondo e il terzo pure ascendenti fino all'estremo della brughiera presso la valle della Strona; il quinto ed ultimo ascendente fino al punto culminante dei Gruppetti e pel rimanente in discesa fino al Ticino presso Sesto Calende"*.

I primi terreni sui quali far passare la linea ferrata sono acquistati coi rogiti del notaio dottor Filippo Piacenzati e recano la data del 12 febbraio 1852.

Il 16 giugno 1853 è costituita la "Società Anonima della Strada Ferrata da Tornavento a Sesto Calende", con sede a Milano, con un capitale sociale di austriache lire 1.500.000 ripartito in millecinquecento azioni.

Inizia così per il Cattaneo una intensa quanto necessaria ricerca di mezzi finanziari che lo stesso cerca tempestando di lettere i suoi amici e conoscenti influenti nei salotti bene

di Milano e della Svizzera. La sua costanza e perseveranza lo vanno a premiare e così si possono iniziare i lavori. Appaltatore dell'Ipposidra è nominata la "Ditta Fratelli Gianoli e Nipote".

Con una nota del 25 luglio 1857 l'Imperial Regia Direzione Lombarda delle Pubbliche Costruzioni intima alla "Società Anonima della Ferrovia da Tornavento a Sesto Calende la costruzione di una strada carreggiabile all'inizio del bacino di Tornavento larga non meno di cinque metri in modo che i pedoni possano, anche in caso di qualche incidente straordinario che impedisse l'attraversamento del ponte girevole, proseguire il viaggio girando all'interno del bacino medesimo". Tale opera viene eseguita e, il giorno 9 febbraio 1858, viene sperimentata la strada ferrata dalla Darsena sotto Tornavento per un breve tratto orizzontale.

I lavori proseguono alacremenente e per il giorno 19 luglio 1858 è prevista l'ispezione dell'opera da parte delle Autorità austriache preposte al collaudo della medesima. Gli ispettori venuti da Milano impongono piccole modifiche che eseguite, il 13 ottobre 1858, fanno entrare in funzione la "Ferrovia a cavalli per il trasporto delle barche" da Tornavento a Sesto Calende.



*disegno tratto dalla relazione scritta a Milano il 1° luglio 1854 in lingua francese
dal concessionario Besozzi ai sottoscrittori (p. 104)*

E' la nascita di una particolare ferrovia a traino di cavalli. Una volta giunta nella darsena di Tornavento la barca vuota viene tolta dall'acqua; ciò avviene tramite un argano azionato da quattro cavalli e per l'operazione necessitano circa quindici minuti. Il barcone, così estratto, viene posizionato su un carrello tirato da quattro/sei cavalli fino alla stazione in prossimità del fiume Strona, in territorio di Somma Lombardo. Qui vengono cambiati gli equini e si riprende il tratto fino a giungere in località Gruppetti ove il carro viene lasciato scorrere su un piano inclinato avente una pendenza del 122,50 per mille per una lunghezza di 400 metri. Dopo 17,697 km si giunge a destinazione avendo trascorso un viaggio sereno e silente, ritmato solo dal passo dei cavalli, dalle voci del bosco – diverse

per ogni stagione -, dai canti degli uccelli, dal frinire delle cicale o dal silenzio della neve. Il carro con il natante giunge su un terrapieno a venti metri d'altezza dall'acqua, di fianco alla stazione. Una piattaforma-ascensore, lunga trenta metri e munita di contrappesi, mossa da una ruota ad acqua, fa scendere in Ticino il carro con la barca; quest'ultima viene liberata nell'ambito del bacino che circonda la base della piattaforma. E' cura di altri animali della Società quello di trainare il natante sino alla piarda di Sesto Calende per raggiungere le acque del Lago Maggiore e le terre che lo circondano.

Nella Guerra d'Indipendenza del 1859 le barche vuote, usate usualmente da contrappeso sul piano inclinato dei Gruppetti, diventano i mezzi necessari per lo sbarco delle truppe di Giuseppe Garibaldi dalle sponde piemontesi di Castelletto Ticino alla volta di quelle austriache di Sesto Calende; infatti, dalla primavera del '59 vi è il divieto assoluto di navigare sulle acque del Verbano, e quasi tutte le barche sono requisite dagli Austriaci all'infuori di pochissimi esemplari nascosti nelle rogge ai lati del Ticino.

Nelle primissime ore del 23 maggio i Garibaldini conquistano la città di Sesto Calende utilizzando sedici barconi dell'Ipposidra, che possono contenere cinquanta Cacciatori delle Alpi cadauna. Garibaldi, che ha marciato con una delle colonne, dispone che la cittadina lombarda venga circondata da ogni lato presidiando ogni uscita. Entra in Sesto Calende ed occupa le caserme dei soldati, dei finanzieri e della gendarmeria grazie agli uomini dei capitani Simonetta e De Cristoforis. Una circostanza curiosa lo aspetta nell'ufficio del telegrafo: viene trovata la copia di un telegramma inviato la sera precedente da Milano, col quale si rende noto che si prevede un movimento della Brigata garibaldina su Arona e che si erano notate delle barche sospette lasciare la sponda lombarda dove arriva da Tornavento la ferrovia, per radunarsi successivamente lungo la riva piemontese del fiume Azzurro.

Gli anni 1860, 1861 e 1862 trascorrono operosamente per l'Ipposidra, ma l'esercizio presenta delle crescenti passività; i "paroni" delle barche, infatti, fanno di tutto per boicottare l'utilizzo della ferrovia. Ogni giorno, anziché venir trasportate le preventivate diciotto barche, ve ne sono caricate solamente otto. Di contro sono impiegati, seppur con ogni economia possibile, ben 75 persone, 70 cavalli e 72 carri di trasporto di vari tipi.

I costi man mano aumentano e la gestione non riesce più a coprire le uscite con le entrate ordinarie. Nonostante i tentativi volti a sanare le casse ormai vuote della società, si va inesorabilmente verso "il canto del cigno" dell'Ipposidra. Il bilancio consuntivo a tutto il marzo 1863, presentato dal Consiglio d'Amministrazione agli Azionisti nella Adunanza Generale del 20 febbraio 1864, dichiara una perdita d'esercizio pari a lire 51.418. Nel frattempo, già dall'11 luglio 1863, al Ministero dei Lavori Pubblici, è stipulata la convenzione per la strada ferrata Gallarate-Varese, quale prolungamento della Milano-Gallarate, nonché del tronco Gallarate-Sesto Calende; quest'ultima entra in servizio il 24 luglio 1865 mentre, il 26 settembre successivo, è aperta la tratta Gallarate-Varese.

Le strade ferrate con trazione a vapore ormai si sono estese ovunque: è la condanna a morte per i trasporti a trazione animale. Il tratto da Milano a Sesto Calende viene percorso, con la sbuffante locomotiva a vapore, in due ore circa. Così, il 30 settembre 1865, l'Ipposidra, unica nel suo genere in Europa, entra nel mondo dei ricordi.

Gaspare Cilluffo

NOTE:

Riferimento bibliografico: "Dal Lago Maggiore a Milano. La "ferrovia delle barche" e i trasporti su acqua nel secolo XIX, Ed. Selecta, di Francesco Ogliari e Gaspare Cilluffo.



Carta della Provincia di Milano interno al 1850 (proprietà Rondinini): è già osservabile il tracciato delle due ferrovie: quella delle Barche e quella proveniente da Milano-Gallarate, passante per Sesto Calende e diretta ad Arona. Sulla sponda piemontese del Ticino si nota il tracciato della ferrovia Novara-Arona. (p.146)