

Cristian Bonomi

Le rive al porto e il traghetto di Trezzo





Città di
TREZZO SULL'ADDA
Città Metropolitana di Milano
Assessorato Cultura - Eventi - Istruzione
Commercio



Biblioteca Comunale
"A. Manzoni"
Trezzo sull'Adda

Cristian Bonomi

Le rive al porto e il traghetto di Trezzo.

Appendice: Il gomitolo delle strade. La titolazione delle vie trezzesi.

Introduzione di Vincenzo Sala

Trezzo sull'Adda, Biblioteca comunale "A. Manzoni", 2017

Assessore alla cultura: Francesco Fava

Coordinamento editoriale Maria Magda Bettini

Gruppo lavoro biblioteca: Maria Magda Bettini, Tina Biffi, Paolo Corno, Diamante Fanelli, Maria Grazia Pellegrino Leone
bibtrezzo@sbv.mi.it

Cristian Bonomi

Nato sull'Adda di Vaprio nel 1983, laurea in Filosofia e diploma d'Archivista, si occupa di ricerca d'archivio, genealogie, storia d'impresa e divulgazione turistica. Oltre che sulla stampa locale e sul sito www.ioprimadime.com, di argomento trezzese ha pubblicato «Jacopo da Trezzo, medaglista alla corte di Spagna» (dvd, 2010); «Ditte e Botteghe del Novecento a Trezzo» (2012); «Fabbrica di Luce» (2015) e «Vent'anni di Avct» (2015); collaborando inoltre alla monografia «La memoria dei viventi: la Grande Guerra a Trezzo» (2015).

Gratitudini

Ingrid Anghileri, Nando Colombo, Paolo Corno, Marco Gerosa, Giovanni Liva, Italo Mazza, Gabriele Perlini, Egidio Rossi, Vincenzo Sala, Rino Tinelli.

In copertina: Leopoldo Burlando, Il traghetto di Trezzo,
olio su tavola, 47x69,5cm, ante 1886, Collezione privata

Sulle storiche rampe del porto fluviale

Trezzo sull'Adda, comune di 12 mila abitanti della Città Metropolitana di Milano è collocato in un contesto ambientale e culturale di grande pregio.

Un borgo dal sapore antico dove Celti e Longobardi hanno lasciato reperti archeologici di rilievo e dove hanno soggiornato personaggi illustri quali Leonardo da Vinci, Bernabò Visconti ed Alessandro Manzoni.

Il suo paesaggio ha fatto da sfondo alla Vergine delle rocce di Leonardo, è stato citato dai manzoniani "Promessi sposi" (cap. XVII) e la centrale idroelettrica Tacchini compare anche nel libro di storia dell'arte del famoso critico Giulio Carlo Argan.

Paesaggi dove il fiume, le rocce e il verde disegnano, oggi come un tempo, scenari che sanno d'incanto e di poesia.

Eppure quello di Trezzo è un fascino discreto, una bellezza sottile, fatta di scorci inattesi, di pietre che sanno d'antico, di ritrovate armonie.

Un ambiente di singolare bellezza, dove i segni dell'uomo dialogano con una presenza ancora decisa della natura e dei suoi elementi.

Volgendo lo sguardo dalle quattro rampe delle rive recentemente restaurate che un tempo portavano al porto fluviale e al suo traghetto leonardesco, sarete trasportati in un luogo incantato, ricco di storia, dove regna la tranquillità e il rumore più forte sarà lo scorrere impetuoso delle rapide del fiume Adda uscire dalle bocche della Centrale idroelettrica ancora funzionante dopo oltre cent'anni.

Tanti sono stati gli interventi realizzati in questi recenti anni della mia Amministra-

zione volti a salvaguardare e valorizzare questo grande patrimonio artistico unico nel suo genere: la Torre del Castello Visconteo, simbolo della città riprodotto nel Gonfalone e le sue mura di cinta; la riqualificazione della via Valverde fino alla piazzetta Santo Stefano; i lavori sull'alzaia nel tratto tra le rampe del vecchio porto fluviale fino al santuario di Concesa, la pista ciclopeditone che fiancheggia il naviglio Martesana che scorre lentamente fino a Milano.

Come non condividere le tesi di Salvatore Settis, professore emerito di storia dell'arte, quando afferma che "la bellezza non salverà il mondo se noi non salviamo la bellezza".

Bisogna dunque saper coltivare una sensibilità che assimila il paesaggio alle opere d'arte, allo stesso modo di una "veduta" che si può applicare tanto ad un quadro o ad un angolo di paesaggio come lo si può osservare da una finestra.

La storia dimostra come il patrimonio culturale non sia un inutile fardello che ci trascini da secoli ma, al contrario, partecipi a formare la consapevolezza della grande eredità del passato che rafforza l'identità culturale, i legami di solidarietà, il senso di appartenenza che sono condizioni necessarie di ogni società strutturata.

Aver cura dei propri tesori culturali significa quindi conservarli nel senso di creare il massimo vantaggio possibile per il maggior numero possibile di persone, il più a lungo possibile.

Non senza una punta di orgoglio possiamo affermare che abbiamo aggiunto un nuovo tassello ad un mosaico di arte, storia e natura di suggestiva bellezza.

Danilo Villa

sindaco di Trezzo sull'Adda

Nato nell'ambito dei progetti di "scavo" negli Archivi comunali che la Biblioteca "A. Manzoni" promuove da anni con l'affidamento di lavori di ricerca sulla documentazione locale, ecco un pregevole e meticoloso lavoro di Cristian Bonomi. Una bella pagina della ricca storia del nostro paese, questa volta legata al fiume e alle sue rive, appunto, le rive dell'antico porto fluviale. Una pubblicazione che, sono sicuro, fornirà alle nuove generazioni tanti spunti di informazione e di riflessione che altrimenti sarebbero rimaste sopite e avvolte dalla polvere del tempo.

Ma Cristian, con un lavoro da perfetto ricercatore, ha saputo tracciare e riproporre all'attenzione di tutti la storia di questo angolo di Trezzo, angolo tanto caro, ricco di emozioni e ricordi per molti. Come Assessore alla Cultura esorto a continuare nello studio di ricerca e approfondimento, per far scoprire e amare altri luoghi della nostra bella città perché lo merita e perché questo lavoro contribuirà a sviluppare il sentimento di orgoglio e di amore verso la propria terra.

Francesco Fava

Assessore alla cultura

Fate che il vostro spirito avventuroso
vi porti sempre ad andare avanti
per scoprire il mondo
con le sue meraviglie.
Scoprirlo significherà,
per voi, amarlo.

K. Gibran

La storia dei luoghi è fatta anche di passi perduti e dimenticati.

Cristian Bonomi ricompone con la passione, la penetrazione e lo stile che gli sono consueti le tracce dei “passi” che hanno segnato più a lungo, e non lievemente, il suolo di Trezzo sull'Adda: i “passi” antichi che conducevano al porto fluviale, rimasto dal Medioevo fino alla prima età unitaria il cuore del sistema territoriale e comunicativo trezzese e capriatese.

Per molti secoli, le strade principali di Trezzo (ma anche della dirimpettaia Capriate) erano indiscutibilmente quelle che portavano alla riva del fiume, calandovi quasi a perpendicolo. Vie suddivise necessariamente in rampe, ripide e sconnesse, per lo più scomode da discendere e scomodissime da risalire, specialmente con carri e mercanzie; vie poste costantemente sotto l'alea degli eventi meteorologici stagionali e delle emergenze idro-geologiche, non infrequenti sulla franosa scarpata fluviale.

La contrada più animata e trafficata del borgo era la via Valverde, inizio della calata verso l'area portuale: qui si accentravano non solo i transiti di persone e carri a traino animale, ma anche gli scambi, il commercio, la vita sociale e relazionale. Il rione che affacciava le sue vecchie case e le sue botteghe alla strada pavimentata in ciottoli - un po' aristocratico e un po' pittoresco - era il cuore pulsante della comunità. Il colpo di cesoia alla lunghissima centralità

della Valverde arrivava soltanto nel 1886, con l'attivazione del ponte stabile in acciaio fra Trezzo e Capriate. Quest'opera innovativa mandava in archivio l'epopea del “porto natante” tra la sponda milanese e quella bergamasca, incentrato sul traghetto a sfrutto di corrente che aveva iniziato a funzionare in età visconteo-sforzesca, trasportando pedoni, persone a cavallo, animali e carriaggi agricoli e mercantili. Ma la nuova infrastruttura faceva tabula rasa anche di equilibri semi-millenari, spostando l'asse dei transiti, delle comunicazioni e dei commerci dalla Valverde alle più periferiche vie Biffi e Sala (utilizzo qui le denominazioni attuali), che immettevano all'inedito valico fluviale rimanendo rettilinee e sul piano alto. Di fatto, tali importanti mutamenti determinavano modifiche sostanziali negli assetti della vita locale, aprendo nuovi scenari all'espansione urbanistica, viaria, edilizia, artigianale e commerciale. Non è certo un caso se Trezzo, pervenuta all'appuntamento con l'unificazione nazionale con un “equipaggio” inferiore alle 3.500 persone, entrava nel XX secolo con una consistenza demica aumentata ad oltre 5.300 abitanti. Il differenziale non l'aveva fornito soltanto l'aggregazione, nel 1869, del piccolo e rurale Comune di Concesa, ma veniva anche dalla spinta propulsiva impressa dalla nuova comunicazione stradale e, dal 1890, anche ferrotranviaria con l'Ovest Bergamasco. L'esplosione sulle due rive saldate dall'acciaio dell'industria

manifatturiera, innescata dai Crespi di Busto Arsizio e da altri solidi imprenditori, era certo il più potente catalizzatore dello sviluppo locale e zonale.

Il porto fluviale spirato nel nono decennio dell'Ottocento era rimasto per secoli il vero e proprio hub del Trezzese. Vi transitavano persone, derrate, materie e combustibili: Bonomi ci ricorda, ad esempio, come il prezioso carbone della veneziana Val Gandino prendesse proprio qui - dopo essere disceso al fiume a Capriate lungo un pendio così ripido da frantumarlo in molti pezzi - la via idrica per Milano, cioè il Naviglio della Martesana. Stazioni del traghetto e incile del canale sforzesco formavano di fatto una sorta di “interporto”, autentico snodo della logistica zonale.

L'approdo trezzese faceva parte della serie portuale dell'Adda Inferiore, che cominciava a nord con il porto di Olginate e scendeva giù fino a quelli di Casano e Rivolta Secca, ormai fronteggiati la pingue piana irrigua della Gera d'Adda bergamasco-cremasca e lodigiana. Dall'età viscontea fino alla prima età unitaria, tali infrastrutture avevano mantenuto - non senza coordinazione ed integrazione tra loro e con l'antico sistema delle fortificazioni rivierasche - il ruolo di punti nevralgici lungo il confine geografico orientale dello Stato, poi governatorato milanese. I duchi e i governatori milanesi nel tempo avevano accordato i diritti portuali del Medio Adda a famiglie fedeli e di rango, quali i Marliani, i Litta, i Melzi,

i Villani: aggregazioni parentali capaci di gestire i porti con vera mentalità imprenditoriale, facendone dei lucrosi investimenti. A loro volta, costoro investivano nei luoghi i portinari addetti al servizio: figure che Bonomi rievoca tracciando una sorta di “genealogia portuale”. I traghetti e le stazioni di imbarco e sbarco funzionavano solo nelle ore di luce ed erano sorvegliati militarmente. Le funi tese tra le due rive trainavano un'economia “diurna” fondata sull'agricoltura cerealicola e vinicola, sull'industria estrattiva e sul commercio di manufatti; ma nei dintorni dei porti si aggirava anche la presenza spettrale e notturna dell'economia illegale, dei traffici illeciti e del contrabbando: una presenza non residuale, considerato che l'Adda da Lecco a Capriate era l'inquieto e tormentato confine con lo Stato veneziano. Non appena la vigilanza si allentava, i traffici di ogni genere tra le due sponde iniziavano, eludendo il sistema dei pedaggi, dei dazi e delle licenze connesso al passaggio “regolare” attraverso i porti di persone e cose. A valle delle scarpate di ceppo di Capriate, il fiume attraversava solo terre milanesi, dato che il limite politico veniva consegnato al più orientale Fosso Bergamasco.

Fino alla sua dismissione nel 1886, al porto di Trezzo toccava di testimoniare una lunga sequela di eventi civili e militari: non senza contese, vertenze e litigi. Cristian Bonomi ha rinvenuto nell'archivio comunale trezzese e in quello

governativo milanese le tracce di alcuni di questi fatti e fatterelli, che certamente insaporiscono la sua intensa ricostruzione. Nel 1682 - ad esempio - un incidente d'acqua tra il traghetto e un naviglio carico di legna causava un danno per 500 scudi e il conseguente contenzioso tra i gestori del porto e il conduttore dell'imbarcazione (tale Pietro Biffo). Non si contano invece, nei secoli, i transiti dall'area portuale di truppe in armi : transiti sempre burrascosi e inevitabilmente accompagnati da danneggiamenti e requisizioni di materiale in uso al porto e ai traghettatori. Tutte le campagne militari dal Medioevo al 1859 devono avere avuto “riflessi” importanti (e mai troppo corroboranti) sui luoghi e sulle strutture portuali.

L'epilogo di una vicenda densa di accadimenti non solo locali iniziava a scriverlo al tavolo di lavoro, tra il 1881 e il 1884, un giovane ingegnere svizzero di nome tedesco e lingua francese: il neuchatelino Jules Rothlisberger. Il tecnico elvetico redigeva infatti il progetto del nuovo ponte in acciaio tra Trezzo e Capriate, affratellando l'Adda all'Aar e al Danubio su cui andava ideando altri eleganti archi metallici. Le planimetrie del Rothlisberger erano sentenze di morte: condannavano il porto medievale alla dismissione e declassavano tutti i suoi accessi e il suo “indotto” nel territorio. Nel settembre del 1886, dopo due anni di cantiere in muratura e in acciaio, il viadotto veniva inaugurato ufficialmente, aprendo la contemporaneità nel Trezzese. Un mese dopo,

Pietro Guglielmetti si aggiudicava all'asta, per sole 300 lire, i resti del porto: era la fine, un po' modesta e sottotraccia, di quattro secoli di storia.

Era anche il tramonto definitivo della storica matrice di Trezzo - militare, rurale e portuale. L'alba del Novecento avrebbe visto accendersi sul promontorio e sul piano trezzese le luci elettriche delle fabbriche e delle case, quelle che vediamo ancora oggi. A pochi passi dal porto smantellato e messo all'asta, nell'ombra antica della fortezza di Bernabò Visconti, le turbine Francis della centrale Crespi (poi Tacconi) avrebbero eseguito per un secolo e più l'atonale partitura della contemporaneità.

Vincenzo Sala
storico

I passi verso il fiume

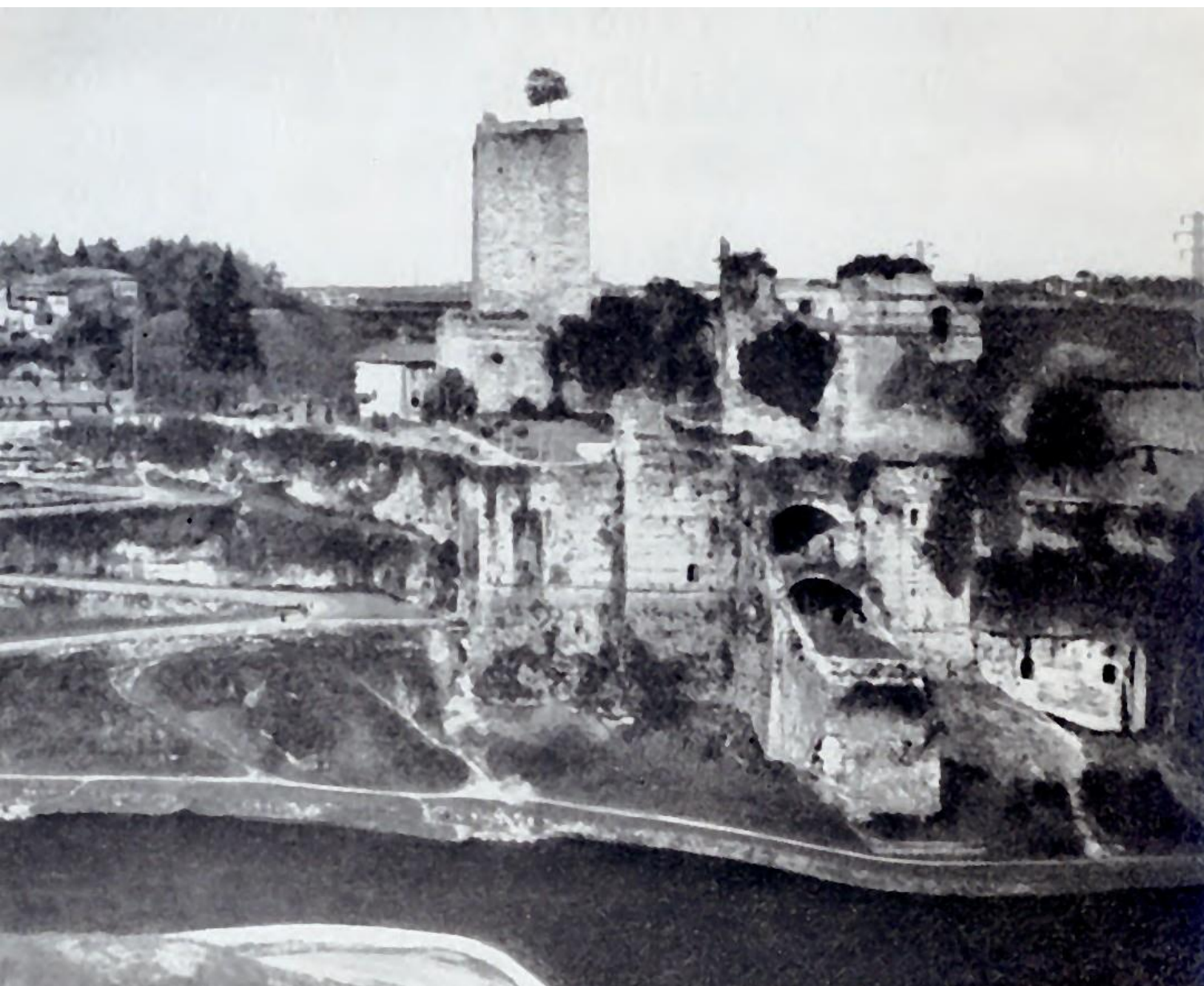
Le rive sull'Adda del porto trezzese



Veduta del comune dalla sponda bergamasca dell'Adda in Storia dei Comuni della Provincia di Milano, 1934

Per la Valverde, dal bel nome montanino e arioso, passavano tutti i veicoli che andavano nella “Bergamasca” attraverso il traghetto dell'Adda (“Portò” si chiamava) tra una riva e l'altra del fiume. Quando si costruì il ponte in ferro e il traffico prese la via del nuovo ponte, la Valverde fu come una grande arteria recisa ma divenne (ampia e solenne com'è) più aristocratica e accogliente.

Luigi Medici, «Il calzolaio della Valverde» in L'Italia, 23 luglio 1942



L'economia trezzese è china sull'Adda, finché ponti e autostrade non le aprono traffici più pianeggianti tra Otto e Novecento. Il dialogo col fiume riesce storicamente tanto assiduo da considerare privilegiate le strade che scendono dal paese alla riva. Nel 1782 il Comune trezzese discute la pubblica utilità della via privata 3, oggi intitolata a Padre Benigno Calvi. Calando da Concesa alla

sponda del Martesana, il passaggio è mantenuto dal nobile collegiato Luca Pozzo da Perego¹, «proprietario dei guadi e della fornace cui detta strada conduce, qual'anzi è da moltissimi anni in vicinanza del naviglio chiusa con catenone»². Portano al fiume anche le superstiti vie Val di Porto («di runcasc»), Mulino («dal culéc»)³, digradante da via Carcassola (già «Umberto I»), e Bernabò Visconti

(già «all'Adda»); quest'ultima nobilitata con via Castello nel 1906 dall'inaugurata centrale idroelettrica «Alessandro Taccani» (allora «Benigno Crespi»)⁴. Ma fino al 1886, tra altre strade, l'economia trezzese convogliava il traffico commerciale da piazza Comunale (oggi «Libertà»), raggiungendo in cinque tronchi il porto natante sull'Adda: via Valverde, de' Molini (oggi «Pietro Marocco»), de' Moroni (oggi «Professor Pozzone»), della Riva e infine del Porto.

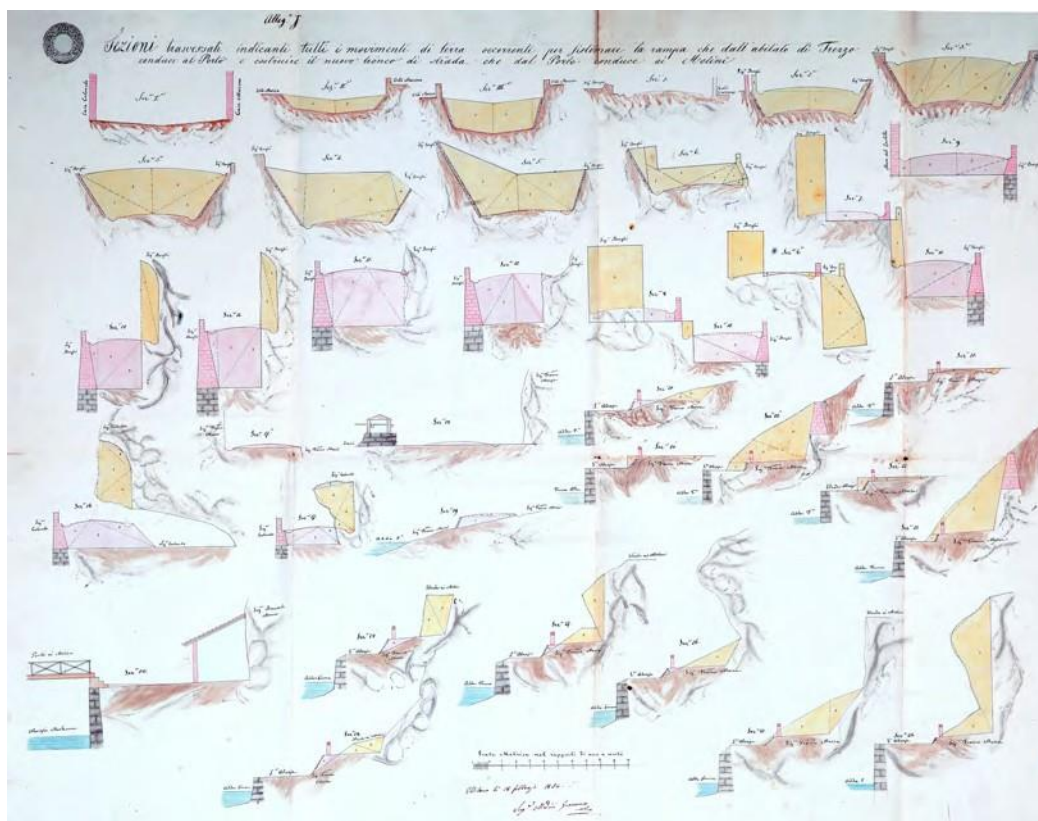
La discesa dal castello, inizialmente in due soli tornanti, è poi scandita in quattro. Finché non viene inaugurato il ponte (1886), la manutenzione di queste tratte è instancabile.

Nel 1801 il governo napoleonico comanda qui riparazioni «in rizzo [ciottolato], con la maggiore brevità di tempo... Sulla strada che serve per scaricare legna, calce ed altre merci come pure serve per condurre al beveragio le bestie di detto comune»⁵. Entro il 1808 i lavori sono appaltati ad Andrea Bramati da Vaprio⁶ perché l'anno seguente ne perizi l'intervento il capomastro Giovanni Battista Tolla da Basiglio, capostipite di costruttori, ferventi specie sui cantieri trezzesi del primo Novecento⁷.

La via che da Capriate scende al traghetto non era in condizioni migliori. Novecentesche frane, staccatesi dal versante est, impediscono di leggerne il tracciato, che dalla superstite



Il porto di Trezzo col traghetto, 1884, Raccolta Rino Tinelli

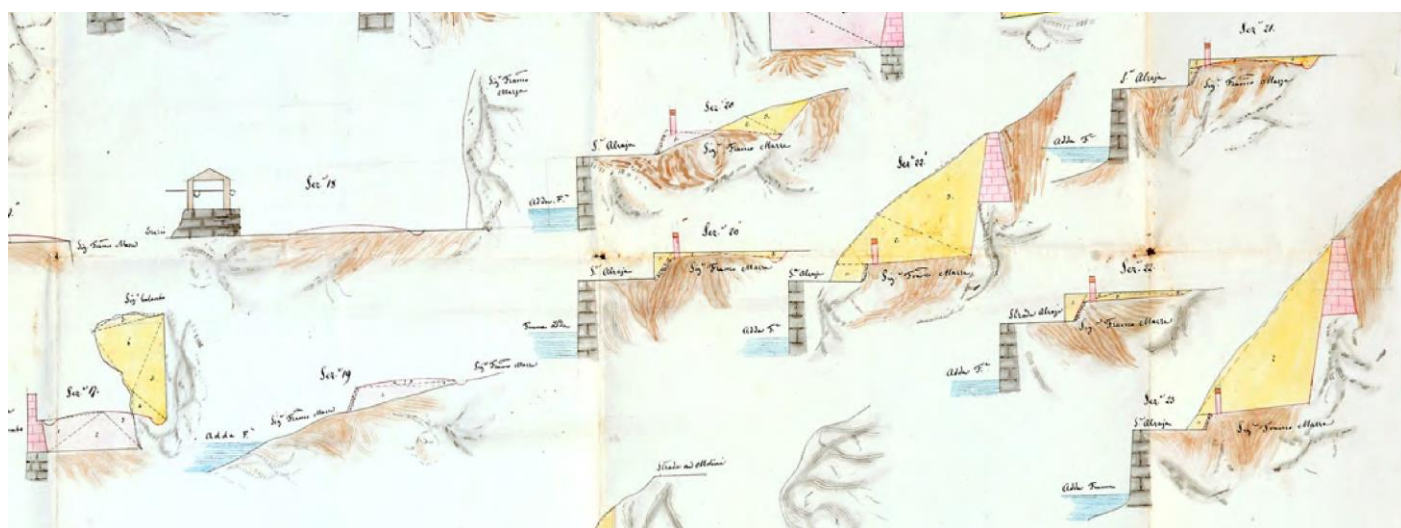


Ing. Medici Giacomo, Sezioni trasversali indicanti tutti i movimenti di terra occorrenti per sistemare la rampa che dall'abitato di Trezzo conduce al porto e costruire il nuovo tronco di strada che dal porto conduce ai mulini, 1854, ASCT

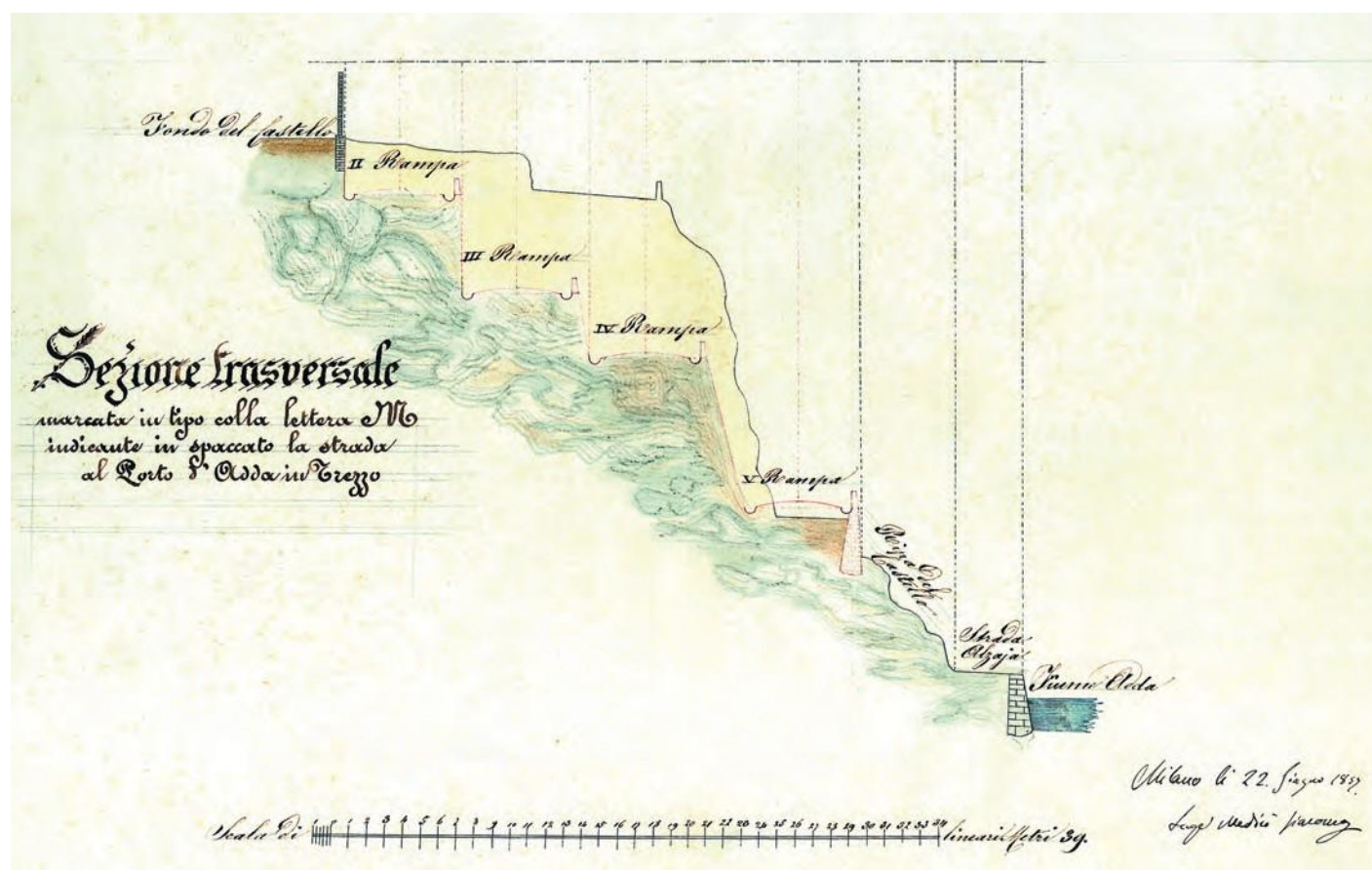
discesa «Al Porto» ampliava il tornante fino a sfiorare la spalla del ponte visconteo. Il porto tra Trezzo e Capriate è allora lo snodo mercantile, dove si imbarca sul Martesana verso Milano anche il carbone fossile, che l'economista Melchiorre Gioja estrae dalle

miniere di Leffe in Val Gandino. Per risparmio, il governo austriaco dispone che negli edifici pubblici si bruci solo quel combustibile anziché legna. Da Leffe, il carbone giunge su carro a Capriate, calando al traghetto trezzese lungo una strada di 399 metri in tre tratte con una pendenza variabile tra l'11 e il 13%. Largo tra 3 e 5 metri ma selciato solo per un terzo, il tragitto è tanto ripido da frantumare per gli sbalzi il combustibile, che brucia perciò con minore efficacia. Nel 1815 Gioja fa istanza perché il pendio venga

ammorbidito⁸. Il progetto di Natale Ratti, aspirante ingegnere, diminuirebbe la pendenza all'8% con una spesa di circa 1.960 Lire e un cantiere in 25 giornate. Le comunità di Capriate e San Gervasio faticano ad affrontarne i costi «per debolezza economica», mal-



Ing. Medici Giacomo, particolare della tavola delle sezioni, 1854, ASCT



Ing. Medici Giacomo, Sezione trasversale indicante in spaccato la strada al Porto d'Adda in Trezzo, 1857, ASCT

grado la strada bergamasca al porto sia di loro pertinenza. Nel 1798, infatti, viene confermato il gratuito servizio di traghetto agli abitanti delle due comunità, purché provvedano adeguata manutenzione a quella via non statale⁹.

L'intervento in riva sinistra si ridimensiona alle loro possibilità, se «la strada ristrutturata segue precisamente l'andamento della vecchia, tranne qualche piccolo imbonimento di poco rilievo a comodo maggiore dei carri e delle vetture». Così viene ufficialmente riferito a Giovanni Battista Tosi, portinaio del traghetto trezzese nel 1824¹⁰.

Dalla Valverde fino alla riva del Porto, intanto, ferve la manutenzione sulla sponda milanese: nello stesso 1824 sedici Trezzesi con carri a una bestia spargono sabbie, ghiaie e 234 «quadretti cubi» dalle vicine cave di Caterina Nerini. L'intervento è promosso alla

vigilia del passaggio, sul porto trezzese, di Ranieri Giuseppe d'Asburgo Viceré del Lombardo-Veneto. Malgrado le ghiaie stese, il fondo delle riva è perlopiù a prato, esposto agli scoli pluviali specie dalla proprietà Carozzi. Il transito ne soffre fino ad «assoluta impraticabilità e evidente pericolo» denunciati nel 1828, quando ormai «da due anni un tronco è impraticabile per due piccole cave e precipizi». L'estrazione del ceppo d'Adda sul promontorio visconteo aggrava la trascuratezza della strada. Diretto a Monza, il 31 agosto 1831 Ranieri passa nuovamente da Trezzo con la moglie Maria Elisabetta di Savoia-Carignano; questa volta lamentando «il selciato della rampa del Porto scomposto per le acque pluviali... da non potersi servire senza grave incomodo»¹¹.

Fin dal 1826 il Comune trezzese affida all'ing. Luigi Taveggia il riordino della discesa al



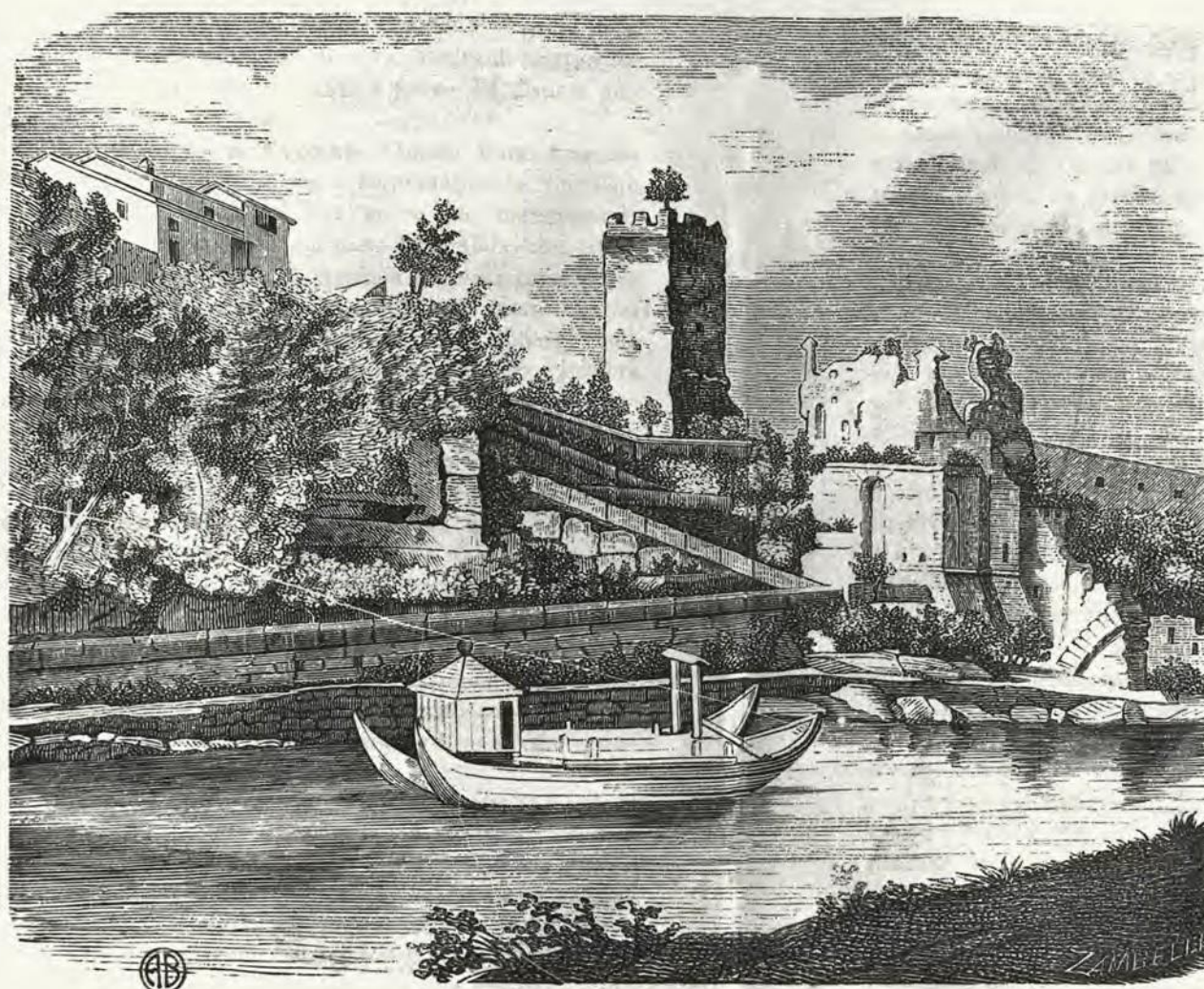
Il capomastro Carlo Rossi, foto Egidio Rossi

traghetto da piazza Comunale (oggi «Libertà»); quest'ultima già selciata. L'acciottolato su fondo di sabbia e ghiaie è posato prima in via Valverde, giungendo solo nel 1838 a via de' Moroni (oggi «Professor Pozzone»). Per proseguire l'opera, vengono estirpati sei ventennali gelsi («moroni») di proprietà Giuseppe Marocco¹², che danno il nome alla strada. Intanto, l'ing. Taveggia ordina ancora sabbie e ghiaie dalle cave Nerini per spargerle sulle due calate verso il porto.

Il Comune chiede all'Imperial-Regia Delegazione Provinciale un sostegno nella vasta spesa¹³. Rivisitando la primitiva intenzione di conservare le due rampe della Riva e del Porto, il milanese Giacomo Medici disegna nel 1857 l'attuale discesa al fiume in quattro tratte, collaudate tre anni dopo¹⁴. Mantenere la

strada in due calate avrebbe consentito economie ma il riscontrato deperimento dei terreni e l'annosa esigenza di alleviarne la pendenza inducono il tecnico a raddoppiare le rampe. Ingegnere come papà Francesco Medici, Giacomo è zio del giurista poeta Luigi Medici (1888-1965), che ne compila calorosa memoria: «Secondogenito, Giacomo ebbe intelligenza fervida... Pieno d'iniziative strane. A Milano costruì palazzi e chiese, a Trezzo le "rive" del castello, intonandole ai retrostanti ruderi viscontei, così da farle parere coeve. Appassionato per l'astronomia... costruì, sulla sua casa in Milano, una torretta a guisa di specola... Appassionato pure per le coltivazioni esotiche, costruì una grande serra per la produzione degli ananas»¹⁵. A Trezzo, il tecnico firma anche il riordino della digradante via Molino e quello della soppressa chiesa di Santo Stefano in Valverde¹⁶.

L'esuberante Giacomo consulta il panorama trezzese, trovando ispirazione al revisionato progetto delle discese al porto. Per 15.800 Lire i lavori sono già appaltati al capomastro Carlo Rossi da Vaprio, che conferma la buona volontà di eseguirli, quando viene approvata la variante da due a quattro rampe¹⁷. Si offre anzi di realizzare gratis metà dei necessari parapetti in più, estraendo il ceppo d'Adda dal promontorio trezzese, dove i Rossi tengono cava. Carlo (1814-1891) nasce in una famiglia di costruttori che, da Caidate (Va), si trasferiscono a Vaprio verso il 1780. Per almeno due secoli, i Rossi edificano con umile mano progetti ambiziosi come il Linificio Canapificio Nazionale di Fara Gera d'Adda (1871) o l'ampliata cartiera Binda di Vaprio (1888)¹⁸. Sul cantiere delle rive trezzesi, Medici e Rossi accolgono i suggerimenti tecnici di Giovanni Pagani, custode del naviglio Martesana¹⁹. Benché non siano ancora ultimate, le rampe di Trezzo sorreggono tra 12 e 13 giugno 1859 il transito sul Bergamasco di 16.000 soldati pie-



Castello di Trezzo.

Castello di Trezzo incisore Giovan Battista Zambelli, 1879, Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco - Milano

montesi all'inseguimento del nemico austriaco. L'armata sarda può condurre con sé l'artiglieria grazie al riassetto della strada, finalmente più accessibile e meno ripida. I militari valicano l'Adda sul ponte di barche, allestito al porto trezzese per ordine di Vittorio Emanuele II di Savoia, che visita il borgo verso le 16.00 dell'11 giugno²⁰. Forse a ricordo di questo passaggio, fin dall'Unità nazionale, vengono dedicate al sovrano le rive concepite da Medici, comprendendo anche il tratto dall'ingresso del castello all'inizio delle

rampe. Solo più tardi la titolazione al Savoia viene spostata sulla piazza Comunale (oggi «Libertà») da cui scende il rione Valverde²¹. Come quello gettato a Imbersago, il ponte di barche perdura a Trezzo fino al settembre 1859, sganciando la sequenza degli scafi solo per consentire la navigazione feriale²². Sulle rive di porto, intanto, già dall'Ottocento pescatori e lavandaie aprono una ripida scorciatoia a taglio dell'ultimo tornante: premure e lentezza lungo l'Adda che passa ma rimane.

La fune tra le rive | secoli del porto trezzese



Costantino Rosa, Veduta del porto e castello di Trezzo, olio su tela, 55x82 cm., 1835, Collezione privata

Se ogni fiume unisce le sponde che divide, più di altre acque l'Adda segna questa contraddizione. Fino all'invasione napoleonica, il suo medio corso demarca il Ducato di Milano dalla Repubblica di Venezia. Poco a nord dell'odierno villaggio operaio di Crespi d'Adda, il confine curva però sul Fosso Bergamasco, ritagliando la Gera d'Adda a vantaggio ducale. Rivali di giorno, le sponde sono notturne complici: clandestine granaglie verso la Valle San Martino, illegalità cui indulgono specie le milizie spagnole, fughe simili a quella di Renzo Tramaglino, pesca illecita con recinti o paste avvelenate²³. Onesto o criminale, il colloquio tra le due rive prosegue specie presso i porti natanti: affacci d'Adda dove la natura costiera e delle correnti inco-

raggia la costruzione di almeno undici traghetti per il sorvegliato passaggio sul fiume; sei dei quali nel suo medio corso²⁴. Abbattuti i ponti romani di Vaprio e Olginate²⁵ insieme a quelli medievali di Cassano e Trezzo²⁶, i porti consentono secolarmente il passo oltre il liquido confine dell'Adda.

Il traghetto di Olginate è a pendolo, giovandosi di un palo conficcato in piena Adda; un ponte sostituisce quello di Brivio nel 1917²⁷; il traghetto di Imbersago è l'unico ancora efficiente; quello di Trezzo viene smantellato nel 1886; Leonardo da Vinci ritrae nel 1513 il traghetto tra Vaprio e Canonica (Codice Windsor, foglio 12.400)²⁸, che Alessandro Manzoni cita al capitolo XVI dei Promessi Sposi; quello di Cassano, infine, figura in

affresco presso il locale oratorio di San Dionigi²⁹. Escluso il primo, ogni traghetto si compone in due barconi identici e saldamente abbinati, che sostengono un pontile unico. Dalla sua quota si innalzano a forma di colon-



Traghetto di Imbersago, anni '60,
foto Ingrid Anghileri

na o cavalletto i legni che poggiano al lato nord della fune, tesa in alto tra le rive. Il manovratore angola il traghetto che, trattenuto da quel cavo, resiste alla corrente. Questa resistenza scompone la forza fluviale per rinvestirla nell'attraversamento dall'una all'altra riva.

Casati illustri si contendono il privilegio dei traghetti che, serviti solo di giorno, sono spesso militarmente custoditi per sventare illeciti notturni. Le famiglie Landriani³⁰, Barbiano di Belgiojoso e Castelbarco succedono per esempio nel diritto di portizzazione a Imbersago³¹. Essendo l'Adda esclusivo appannaggio milanese, il Ducato promuove dal Quattrocento l'istituzione di porti natanti e ne concede il privilegio. Al cadere di quel secolo data il primo soggiorno milanese di Leonardo da Vinci, cui è talora attribuita la paternità del traghetto, animato dalla forza fluviale in scomposizione. Ma che il genio vinciiano ritragga più tardi il porto di Vaprio, mentre è ospite di Gerolamo Melzi, non sembra conforto sufficiente a quest'ipotesi. Certo è che la Pace di Cremona (1441) e poi di Lodi (1454) disarmano lo scontro fra Ducato e Repubblica. Gli accordi assegnano al primo i diritti d'acqua, accelerando la proficua domesticazione dell'Adda, modificata per esigenze irrigue, commerciali o di mulino. Componendo queste tre utilità, il vicino naviglio Martesana risale proprio ai decenni in cui si riordina anche l'assegnazione dei traghetti. «Sono circa anni cento otto proximi passati... del porto di Trezzo con carico alla fabbrica della giesa maggior de Milano»: esordisce così una supplica del 1563 che, sostenendo i diritti della famiglia de Corte, conferma quanto sia ambito il traghetto trezzese già negli anni Cinquanta del Quattrocento³².

Alla signoria di Filippo Maria Visconti (1412-1447) risalgono 37 porti censiti nel Ducato. Il duca dispone che un ufficiale li presieda, contro passaggi illeciti e commerci

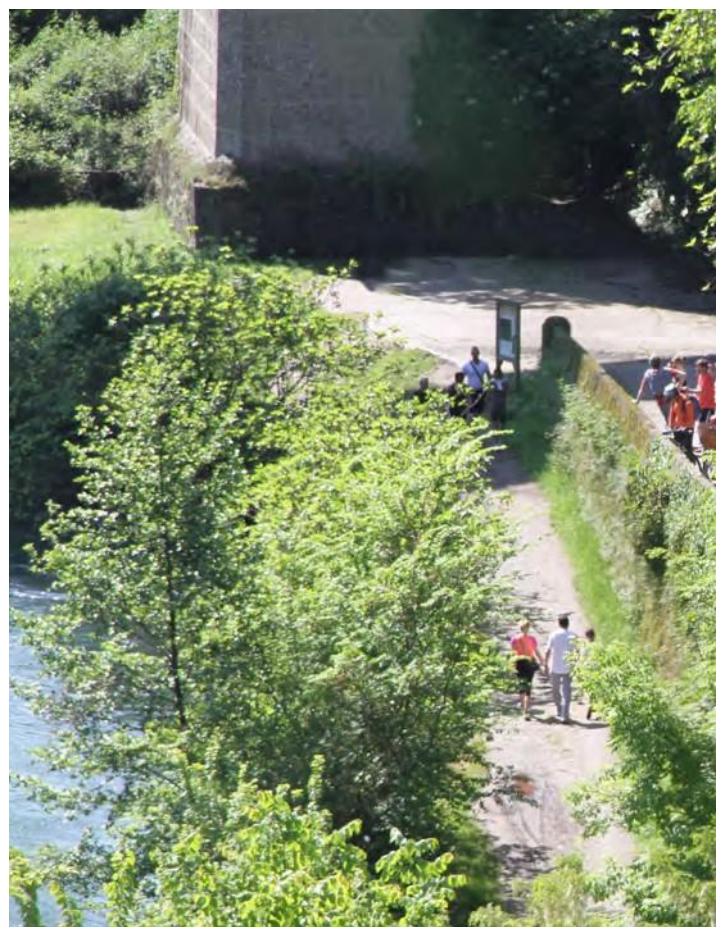
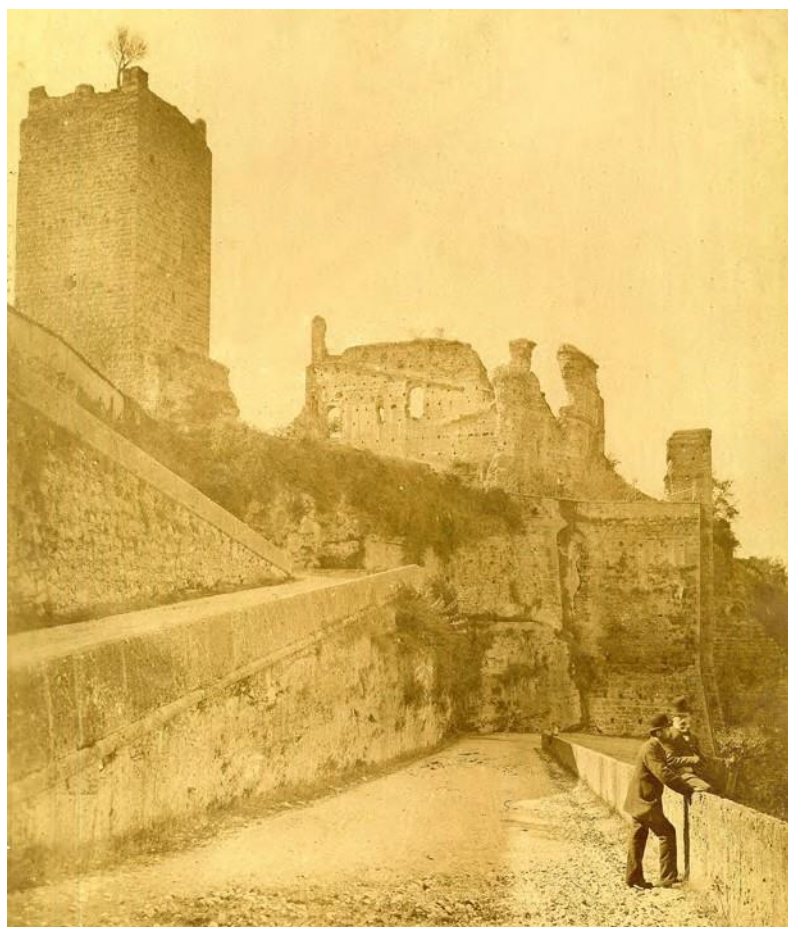
fraudolenti di sale e biade: qualora le rendite dell'attraversamento siano accordate in beneficio a un privato, questi ha l'onere di stipendiare l'incaricato. Per risparmio, la dignità di ufficiale viene spesso assunta da portinari analfabeti che, addetti all'attracco delle barche, non controllano nemmeno le bollette regolamentari prima di trasportare i passeggeri. Solo nel caso di pestilenze, Visconti invia cortigiani e camerieri di sua intima fiducia perché sorvegliano i porti, istituendo un cordone sanitario lungo l'Adda. A Trezzo, nel 1451 Fermo Landriani traghetta illegalmente oltre fiume alcuni viandanti sospetti, che non esibiscono documenti né corrispondono i dazi dovuti, rischiando inoltre di propagare la pestilenza³³. Tra il borgo e Cornate d'Adda, la casa fortificata dei nobili Cusani vanta un ulteriore punto per l'attraversamento fluviale, che risulta già sospeso nel 1483³⁴.

Filippo Maria Visconti affida il porto trezzese a ufficiali di lodata onestà: Vanino d'Agrate, Marco Pozzobonello, Dionigi Biglia, Scaramuz-

za Baldo, Antonello Arcimboldo, Ottolino Zoppo, Francesco Maletta, Pietro Maria Rosso, Robando Lampugnano³⁵; la loro carriera è spesso circolare, passando senza promozione ad altri traghetti. «Secondo i superiori avvisi», anche i Trezzesi vengono talora convocati a custodire il porto locale³⁶. Negli anni successivi sono investiti del traghetto i fratelli Riccardo, Bonifacio e Roberto Villani (1450), la cui famiglia tiene in paese il castello e la dignità podestarile. Il loro cognome risuona potente. Il governo più longevo resta quello di Giovanni Medolago da Vimercate, ufficiale dal 1455 al 1463, quando è trasferito al porto di Brivio; a Trezzo gli succedono Giacomino Santi, Bartolomeo Lampugnano, Lancillotto Perego e di nuovo il Santi. L'ufficiale in carica dimora giorno e notte presso il porto, conosce titolo e nome di chi attraversi il fiume, ne sincera eventuali lettere di passaggio, usa riguardo specie agli ambasciatori di altri potestati e riscuote la tariffa prevista per il transito, che si concede



Stemma della famiglia Marliani da Stemmario trivulziano, ed. 2000

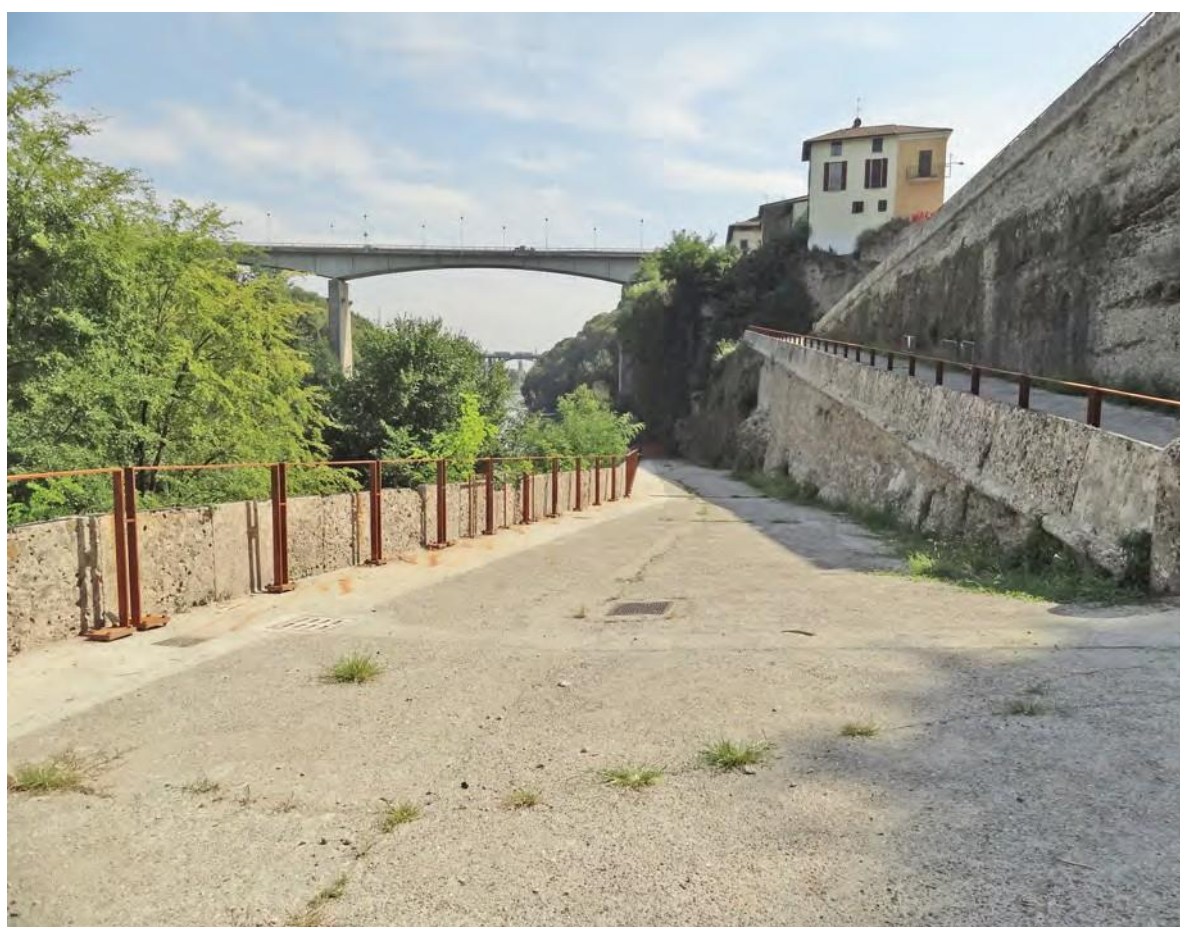


Le rive, 1888, 2014, 2017, foto Raccolta Rino Tinelli

gratuitamente ai cavallanti del duca³⁷. Data 14 giugno 1475 il memoriale di Francesco Isolano da Trezzo a Galeazzo Maria Sforza³⁸, riferendo circa un commissario del porto trezzese: Igmino Santo, di cospicuo casato locale³⁹. Questi consente l'ingresso al borgo di un bandito che, anni prima, aveva organizzato la fuga di madonna Drusiana Sforza⁴⁰. A dire dell'Isolano, estorsioni e contrabbando erano allora più frequenti che sotto l'ultimo Visconti. La malversazione sembra aggravarsi sul finire del Quattrocento, quando il duca assegna il godimento del porto trezzese alla famiglia Marliani.

Il 3 ottobre 1522 Francesco II Sforza rinnova ad Aimo Marliani il privilegio del porto trezzese, confermandolo nel diritto già accordato da Ludovico il Moro il 25 settembre 1495. Gli Sforza premiano così la lunga fedeltà del fu

Marchetto Marliani, benemerito del Ducato «toto tempore vitae»⁴¹. Si tratta di Marchetto da Marliano, già fedelissimo di Filippo Maria Visconti nel 1431⁴². Secondo Bernardino Corio, storico milanese, Marchetto fu poi al fianco di Francesco Sforza anche nelle incertezze militari⁴³. Accolta la lieve variante di «Marcolo da Marliano», il nome ricorre ampiamente nel Carteggio Sforzesco entro il decennio successivo⁴⁴. Il 25 agosto 1466 l'uomo è nominato castellano unico di Trezzo, essendo in quella fortezza da almeno undici anni⁴⁵. Nel 1522 il diritto trezzese del porto sull'Adda viene garantito ad Aimo Marliani e ai suoi eredi Marco, Cesare e Pietro Francesco; di quest'ultimo, ancora nel 1709 si cita la discendenza circa la gestione fiscale del traghetto⁴⁶. Il suo regime contempera due diritti: quello principale, di stato o comunita-



rio, talora ceduto in beneficio a privati come i Marliani; e quello d'aumento, consentito agli appaltatori cui viene affidato il servizio portuale.

Dopo la controversia per i diritti di Antonino de Corte⁴⁷, nel 1578 il porto trezzese passa ad «appaltatori, che furono i marchesi fratelli Agostino, Giovanni Battista Litta e Cesare Negrolo, che sborsarono per questa compera Lire 390mila»⁴⁸. Agostino e Battista sono figli di Gerolamo Litta, che smercia spezie fino in Portogallo. Del padre, costoro ereditano il patrimonio e l'intraprendenza per rilanciarlo sulle fiere di Castiglia, Madrid e Lisbona. Agostino investe i proventi di questa felice impresa, acquistando nel 1575 i feudi di Gambalò e Valle Lomellina (Pv). Col fratello è socio, tre anni dopo, di Cesare Negrolo: lui pure introdotto agli ambienti spagnoli, mer-

cante, banchiere e collezionista d'arte. Ognuno godendone per un terzo, i tre si aggiudicano il dazio sui transiti fluviali dello stato milanese: 10 porti sul Po, 9 sul Ticino e 11 sull'Adda, tra cui quello trezzese. Proprio l'epoca dei Litta, entrambi scomparsi tra il 1582 e il 1583, segna un rincaro sui servizi di traghetto. Loro erede universale, Pompeo fu Agostino, sposta l'economia familiare dall'avventura mercantile alla sonnolenza latifondiarica⁴⁹.

Fino al 1559 il pedaggio per l'attraversamento portuale su Adda, Po e Ticino è di 6 denari per un pedone e 12 per l'uomo a cavallo, 2 soldi per la carrozza e 3 per un carro carico; tariffe maggiorate solo in caso di piena. In quell'anno Gonzalo Fernández de Córdoba, governatore di Milano, raddoppia però il dazio previsto, affidandolo al bramoso appaltatore



Costantino Rosa, Veduta del porto e castello di Trezzo, particolare, 1835, Collezione privata

Leonardo Spinola⁵⁰. Il governo spagnolo monetizza maldestramente anche il diritto sui traghetti lungo l'Adda per sostenere la guerra contro Carlo IX re di Francia. In meno di un ventennio, i pedaggi lievitano tanto da sortire suppliche al nuovo governatore spagnolo Antonio de Guzmán y Zuñiga perché moderi il listino ormai «in arbitrio delli portinari». Costui ne emana uno calmierato il 24 aprile 1587: tra il soldo pagato dal pedone e i 10 per ogni centinaio di pecore; tariffe poco meno che raddoppiate in caso di piena («fuori di corda») e poco più che triplicate in caso di straripamento («fuori dalle rive»). Insorgono i fratelli Litta, che lamentano la sproporzione tra la cifra versata per acquistare il diritto portuale e l'esiguità del pedaggio riscosso. Ricalibrate, le tariffe sono emesse definitivamente nel 1604, dettagliando varia casistica: 22 soldi per una mola di mulino sull'Adda straripante, 9 denari per un porco piccolo nella piena del fiume, 1 soldo e 6 denari per

un uomo con o senza bagaglio sull'Adda placida. Ai nuovi pedaggi si somma l'obbligo dal 1596 che il traghettatore ottenga licenza scritta del locale podestà, affiggendola «in luogo eminente»⁵¹, prima di dichiarare la piena o lo straripamento, che aggravano il dazio sul transito.

Nel 1416 Paolo Colleoni tiene il castello di Trezzo, che l'assediato Francesco Carmagnola restituisce ai Milanesi solo abbattendone il ponte, gettato su due livelli. Detti «Torrette», i suoi ruderi in riva bergamasca ambientano nel 1592 il rocambolesco inseguimento di due pescatori abusivi. L'ing. Giovanni Battista Clarici dettaglia l'episodio in paziente disegno: presso le Torrette, la strada digradante al porto svolta proprio dove una caverna ospitava osteria in epoca di pestilenza⁵². Per dirimere controversie non solo di pesca, nel 1594 vengono confermati al dominio milanese le Torrette e lo slargo soprastante, benché ricadano oltre Adda. Qui spetta invece alla Serenissima

la strada che cala al traghetto, purché la Repubblica non consenta il transito ai banditi dal Ducato. La colonna bergamasca che mantiene in tensione la fune del porto natante è affidata alle comunità di Capriate e San Gervasio⁵³. Ippolita Fossana Cavenago acquista il feudo camerale di Trezzo nel 1647. Tra quanti le testimoniano sotto giuramento i redditi paesani suscettibili di dazio, c'è Giovanni Paolo Oliverio detto «il Vanella»: portinaio affittuario del traghetto sull'Adda come già il padre Giovanni Pietro e nonno Giovanni Angelo detto «Valena»; nel 1596, quest'ultimo è ancora portinaio ottantatreenne di Trezzo⁵⁴. I tre Oliverio radunano qualche ricchezza con le mani indurite da barcaiole. Ogni giorno alle 22.00 Giovanni Paolo chiude il porto trezzese con la chiave che consegna in castello, prima di rincasare al rione Valverde. Incaricandosi della manutenzione portuale, egli versa l'annuo fitto di 350 scudi al collegiato Carlo Stefano Litta, che gode il diritto di traghetto insieme alla figlia di un suo fratello⁵⁵. Forse per l'incuria di costoro, il governo del porto trezzese riesce spesso arbitrario. Nell'estate 1682, Antonio Biffi segnala una grave imperizia:

«E' notorio che tutti li porti sono sopra il fiume di Ada hanno da tenere il loro cordone tanto alto che sicuramente possano le navi che vengono in giù passare liberamente et senza patir alcun detrimento et quando per alcuni accidenti il cordone si trova abasso si che impedisce la navigatione... sono tenuti li portinari alzare... il cordone... Contuttociò, il Portinaro del porto di Trezzo non solo ha havuto ardire tener il cordone più basso del debito ma sendo visato della venuta di una nave di Pietro Biffo... carica di legna, non volle... non solo ad alzar il cordone ma ne anche retirar il porto al suo loco, ma lasciò quello nel mezzo del corrente dell'acqua nel canale dove soliono passar

le navi... Urtando la nave nel porto, quella si ruppe in più pezzi e portata dall'acqua andò la detta nave carica del tutto a male... non si è potuto salvare ne pure una minima parte... »⁵⁶. L'indolenza del portinaio nel tendere la fune e ritirare il traghetto provoca danni per 500 scudi, sul cui risarcimento Biffi invoca anche una sanzione statale.

Nel 1732 viene denunciata presso il porto trezzese una banda di malviventi⁵⁷. Ventiquattro anni dopo, il Trattato di Mantova assegna al possesso asburgico i diritti ducali di pesca e transito sull'Adda, sfavorendo la Repubblica Serenissima di Venezia, di cui vengono sospesi i «comballi»: le modeste imbarcazioni impiegate dai Bergamaschi per accedere a eventuali proprietà in riva occidentale⁵⁸. Ma ancora nel 1764 si lamentano «furto e rottura seguiti al Porto di Trezzo», restituendo l'equilibrio del traghetto tra lecito e illecito⁵⁹.

I traghettatori conoscono la profonda calligrafia dell'Adda: di giorno quello è il loro fiume, di notte quel fiume è loro. Da Lecco via Adda, naviglio di Paderno e Martesana, la corrente porta in braccio cose, persone e idee: equipaggi di tre persone (un «parone» e due aiutanti) smontano il carico a Milano entro quindici ore⁶⁰. Parone è anche Antonio Pozzone (1720-1805) che rilancia l'economia familiare, diventando portinaio al traghetto di Trezzo. Nel 1775 il conte Francesco Litta gli rinnova l'investitura del porto per annue 1.050 Lire con l'obbligo di accudire la manutenzione, in cui Antonio «Paron» spende 500 Lire all'anno⁶¹. Nel 1779 solleva dal grembo della moglie Laura Lombardi la dodicesima nata, che gli vale un'immunità fiscale di antica tradizione: il privilegio dei dodici figli (viventi). Imparano tutti a camminare sulla discesa dalla Valverde al traghetto, nella casa del portinaio, dove nel maggio 1799 bivacca



Passaggio dell'Adda delle truppe Austro-Russe il 27 aprile 1799 (Arrigoni-Bertarelli) C. Amati disegnò dal naturale ed

l'armata austro-russa. Le milizie attraversano il fiume su un ponte di barche⁶²; requisiscono ad Antonio cavalli e cordame, che impiega forse per la risalita fluviale controcorrente. Pozzone si fa risarcire il saccheggio e, ultra-settantenne, ancora dirige la rimonta di tre barche da Cassano a Brivio per 240 Lire⁶³. La sua famiglia si colloca felicemente nella società paesana: Antonio aderisce alla confraternita di San Rocco mentre sua moglie pratica quella di Santa Marta⁶⁴. Il figlio Andrea è «Molto Reverendo Prevosto» di Trezzo (1808-1827) e un nipote, l'abate Giuseppe Pozzone (1792-1841)⁶⁵, succede a Giuseppe Parini sulla cattedra braidense di umane lettere, essendo inoltre precettore in casa Manzoni. Spiriti sottili dalle larghe spalle, che imparano la voga prima del latino. Nonno Antonio «Paron» esercita con decennale confidenza la

carica di portinaro, contravvenendo talora alle severe norme, vigenti sul confine abduano: «La chiave del Porto di codesto luogo fu sempre obbligo di consegnarla al Comandante di codesta Fortezza - riferisce un dispaccio (1783) - il Portinaro Antonio Pozzone la ritiene appresso di se»; azzardando inoltre un tentativo di subaffitto sull'attraversamento (1775)⁶⁶.

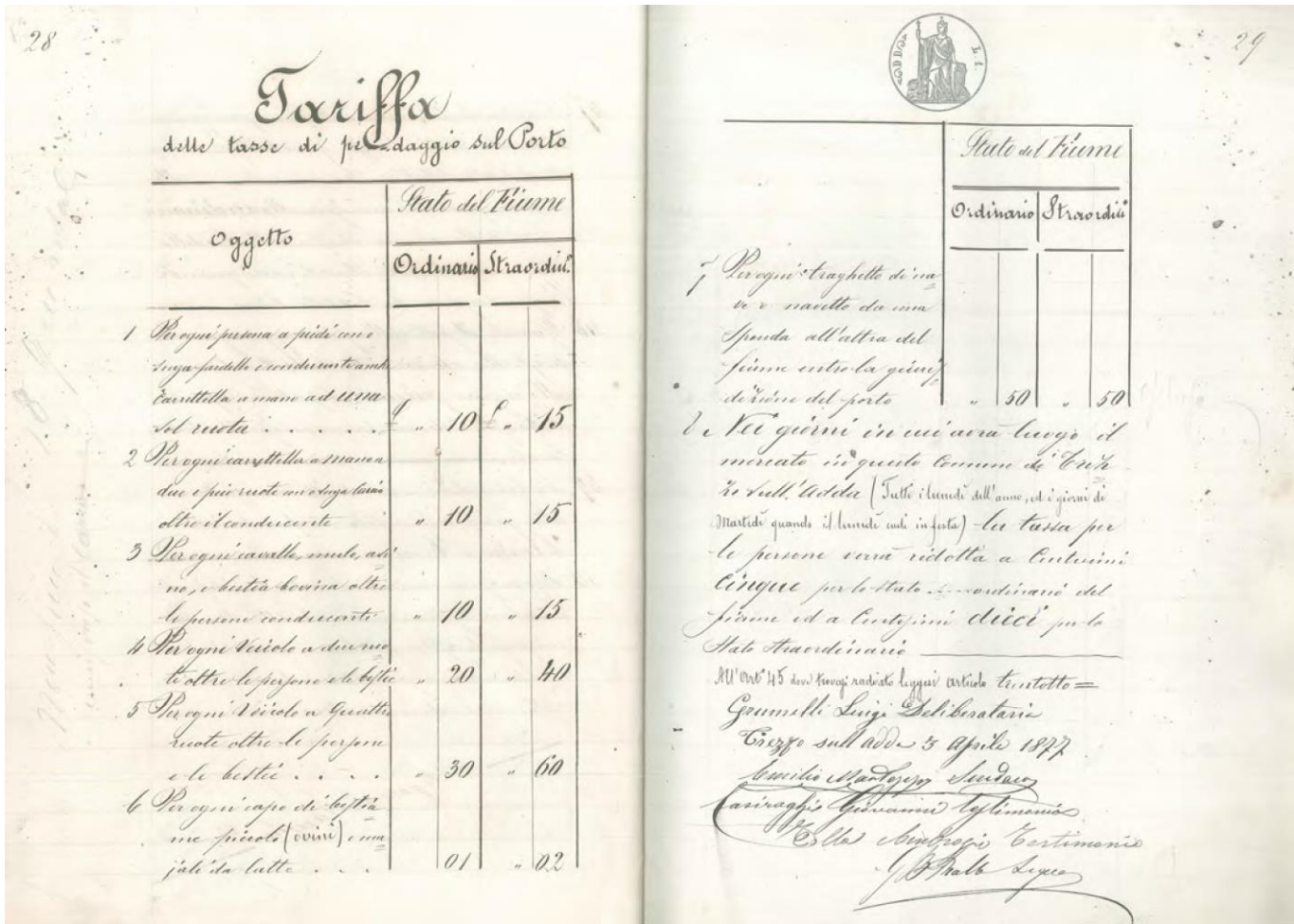
Le avventurose ipotesi che, lungo l'Ottocento, auspicano il ripristino di ponti stabili tra Trezzo e Capriate non scalzano il traghetto. Ancora all'Unità nazionale il porto si conferma transito di commerci tanto decisivi da formare l'assetto stradale trezzese: le botteghe accompagnano al porto la Valverde, che resta la via più fittamente trafficata⁶⁷. Nel 1860 gli eredi Mariani di Capriate costruiscono un magazzino all'approdo bergamasco del



inc., 1799. Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli, Castello Sforzesco - Milano

traghetto, testimoniando l'intensità dei traffici portuali⁶⁸. In quei mesi è appaltatore del servizio d'attraversamento Gioachino Pini, che lo cede nel 1864 a Giuseppe Pogliani. L'uso unitario prevede una concessione novennale, rescindibile a ogni triennio salvo preavviso di sei mesi. L'appalto è assegnato con incanto a candela vergine, il cui tempo di luce misura l'aggiudicazione; essendo di 5 Lire il rilancio minimo sul canone base d'affitto annuo «da pagarsi in buona valuta d'argento e oro»⁶⁹. Per esempio, nel marzo 1883, «accesa la prima delle tre candele e successivamente le altre due» si alternano le proposte di Lazzaro Sironi e Rinaldo Pirola finché questi non desiste. Sironi ottiene la concessione portuale per 2.370 Lire annue, rivelandosi agente del panettiere Giuseppe Corci fu Giovanni, appaltatore effettivo fino al 1886⁷⁰.

La prima assegnazione unitaria si registra il 1° gennaio 1864 quando Pogliani, milanese residente al civico 2 di via Solferino, sostituisce Pini⁷¹. Dall'asta sono escluse le donne che, al pari delle manovalanze imberbi, non possono impiegarsi alla conduzione del porto; pena una multa di 86,42 Lire. Il traghetto abbina due barche da diciannove cagnoni o traversine, coperte da pavimento in assi di rovere. A bordo, di uguale legno sono i sedili laterali e la balaustra in otto colonne verticali con catenelle orizzontali; il casello ottagonale del manovratore è di larice. Sulle sponde corde, anelli e catene d'ormeggio sono compresi nella stima a eccezione di due colonne in riva bergamasca, proprietà dei comuni di Capriate e San Gervasio. Sull'approdo trezzese, un grosso lucchetto vincola il porto durante la notte.



Tariffe di pedaggio sul Porto, 1877, ASCT

Nel 1877 il traghetto serve dal rintocco dell’Ave Maria mattutina fino alle 23.00, le 21.00 o le 20.00 a seconda della stagione. Chi abbia urgenza di attraversare prima che le campane suonino, paga pedaggio doppio. Dall’Ave Maria della sera alla chiusura, il portinaio deve accendere una «buona lampada» sotto pena pecuniaria di 10 Lire. Se fa aspettare più di 10 minuti chi si presenti al transito, rischia invece 5 Lire di multa. Il ricavato delle sanzioni spetta per un terzo ai denunciatori e per due al Comune, che eroga la cifra in beneficenza⁷². Il traghettatore esibisce le tariffe su una tavoletta «a comoda vista dei passeggeri», cui stacca ricevuta da libri bollatari obbligatori. Attraversano gratis quanti tengano proprietà o domicilio in Trezzo, Con-

cesa, San Gervasio e Capriate, versando solo il dazio ordinario per gli attraversamenti straordinari prima dell’Ave Maria mattutina. Ugualmente gratuito è il transito di truppe, militari, regia marina, erari, corrieri, staffette, ambasciatori anche con seguito, diligenze, guardie di finanza, ingegneri di pubbliche costruzioni e loro subalterni, compresi lavoratori e materiali diretti a quei cantieri. Nel 1883 allunga l’elenco la gratuità di servizio alle linee telegrafiche, precisando inoltre che la tariffa è alleggerita a 5 Lire (10 in regime d’acque straordinario) nel giorno del mercato trezzese: lunedì o, qualora sia festivo, martedì⁷³. Si considera il fiume in stato straordinario, rincarando il dazio, solo quando sorpassi «la pietra di colore oscuro sporgente all’imba-

PROVINCIA E CIRCONDARIO DI MILANO

 GIUNTA MUNICIPALE

DI

TREZZO SULL' ADDA

AVVISO D' ASTA

Si rende noto che nel giorno ²⁶ del prossimo mese di Febbrajo alle ore 10 antim. in quest' Ufficio Municipale avrà luogo il 1.^o esperimento d'Asta per l'appalto del **diritto di pedaggio sul porto natante sul fiume Adda in Trezzo sull' Adda** per anni 8 e mesi 9 a cominciare dal 1.^o Aprile 1877.

L'Asta seguirà col sistema delle candele vergini, e colle formalità prescritte dal Regolamento 4 Settembre 1870 N. 5852 e sotto le condizioni portate dal Capitolato d'appalto sin d'ora visibile presso l'anzidetto Ufficio. - Gli aspiranti all'incanto dovranno, a garanzia degli effetti dell'Asta, fare un deposito della somma di L. 500. - La gara verrà aperta sul prezzo annuo di L. 850. - Il termine utile per presentare offerte di miglioramento sul prezzo deliberato, è fissato a giorni 15 dal dì della prima aggiudicazione.

Tutte le spese d'Asta e dei successivi atti di contratto, compreso l'importo dei bolli, sono a carico del deliberatario.

Trezzo sull'Adda 29 Gennaio 1877.

La Giunta Municipale

E. MANTEGAZZA SINDACO

CRIVELLI MAR. ARIBERTO

GALBIATI ANTONIO

BASSI NOR. ING. FRANCESCO

MEDICI DOTT. CARLO

*Il presente avviso pubblicato a quindici giorni di anticipo affisso
giorno 20 Gennaio 1877. Si rinnova affisso
giorno 26 Febbrajo del 1877. Il 26 Febbrajo 1877
Giunta Municipale di Trezzo sull'Adda*

- Treviglio 1877. Tip. Monz.

Avviso d'asta per l'appalto del diritto di pedaggio, 1877, ASCT

rcadero della sponda bergamasca». Se l'acqua sorpassa di un metro quel sasso, il traghetto cessa per dichiarata piena. La sospensione è a svantaggio del traghettatore, che viene risarcito solo in caso di cinque o più giorni d'inattività, provocata da guerra in loco, peste e disposizioni sanitarie, ordine governativo, rotture d'argini, ponti o strade⁷⁴.

Ramificando ferrovie e tranvie per le nascenti fabbriche, il tardo Ottocento favorisce

sull'Adda ponti moderni: Olginate (1870), Lecco e Trezzo (1886), Paderno (1889) in rincorsa per l'autostrada Milano-Bergamo (1927). Eppure, nel gennaio 1868 il Comune trezzese delibera di rinnovare il porto natante, senza intuire che il decollo industriale sta per pretendere più celeri vie di comunicazione; la vigilia della modernità è ancora tradizionalmente agricola e fluviale. Il municipio trezzese spende 3.000 Lire perché il falegname Giacomo Villa di Giovanni Battista allestisca il nuovo traghetto sull'Adda tra il marzo e l'aprile 1868⁷⁵. La struttura viene affidata all'appaltatore Giovanni Perego fu Antonio, che si avvale del portinaio Giovanni Maria Corneo. Compiuto il novennio Perego, il successore Luigi Grumelli rescinde la concessione d'anticipo nel 1883, forse intuendo la svolta dei trasporti su binario⁷⁶. Lo sostituisce il panettiere Giuseppe Corci, l'ultimo a esercitare l'antico diritto del traghetto trezzese.

È bordato a lutto per la morte di re Vittorio Emanuele II il decreto ministeriale che, siglato in Roma il 6 giugno 1878, concede all'industriale Cristoforo Benigno

Crespi di «costruire un ponte in legno attraverso il fiume Adda, allo scopo di mettere in comunicazione il suo opificio situato in Canonica d'Adda sul territorio Bergamasco colla sponda Milanese»⁷⁷. Si tratta della prima passerella privata che, a esclusivo servizio degli assunti "milanesi" alle tessiture Crespi, consente di raggiungere l'industria oltre fiume. Più a sud dell'attuale, che sta alla quota del Carmelo di Concesa, l'attraversamento viene

insediato quando il villaggio operaio ricade ancora sotto il comune di Canonica e non di Capriate d'Adda⁷⁸. Pur non essendo impegnati alla tessitura, molti valicano illecitamente il fiume sulla passerella privata Crespi, accessibile per mezz'ora a ogni cambio di turni in fabbrica. Di questi abusivi, il portinaio trezzese denuncia nel 1884 i nomi, invocando un risarcimento. Dal 1873 anche il bergamasco Linificio Canapificio Nazionale di Fara Gera d'Adda, più a valle, allestisce un traghetto per gli operai pendolari d'oltre fiume; aggiornando l'attraversamento in passerella entro il 1880⁷⁹. I passaggi sull'Adda di Crespi e Fara sono tanto alternativi al porto natante di Trezzo che, nel 1884, quest'ultimo non lavora nemmeno in ottobre per la fiera concesina di

Santa Teresa, usualmente di vasto richiamo. Si slancia intanto l'arco reticolare del ponte trezzese «sopra disegno del distinto Ing. Rothlisberger delle Officine di Savigliano»⁸⁰. L'inaugurazione del viadotto dismette definitivamente il porto nel settembre 1886. Le due aste indette per la liquidazione del traghetto vanno deserte, malgrado si attendano concorrenti per oltre un'ora. Del porto l'inventario censisce cagnoni ormai «meno che mediocri», sponde e ponte ormai «grami», cabina in rovere «ammalorato», coperta di zinco. Per ritirare i residuati, il Comune prevede rilanci di 100 Lire su un prezzo base di 450. Solo nell'ottobre 1886 Pietro Guglielmetti si aggiudica chiatte e attrezzi per 300 Lire totali, recidendo la secolare fune tra le rive⁸¹.



Traghetto con ponte in costruzione, 1885, Raccolta Rino Tinelli

1 Italo Mazza, *La casa sulla riva di Concesa*, Grezzago 2007, pp. 33-43.

2 Archivio Storico Comunale di Trezzo (ASCT), 17/207.

3 Sulla via, il Collegio Mariani viene ridotto a caserma per la Milizia Territoriale durante la Grande Guerra.

4 Cristian Bonomi, Mario Donadoni, Rino Tinelli, *Fabbrica di Luce*, Missaglia 2015. Dall'ampliata via Castello transita il carbone per la centralina termoelettrica che, fino al 1916, sostiene la produzione idroelettrica in caso di magra.

5 ASCT, 1/3.

6 ASCT, 1/4.

7 ASCT, 17/200. Cfr. Cristian Bonomi, Sergio Confalone, Italo Mazza, *Ditte e botteghe del Novecento a Trezzo*, *Trezzo sull'Adda* 2012, pp. 60-64; 79.

8 Archivio di Stato di Milano (ASMI), Genio Civile, 1744.

9 Rino Tinelli, *Trezzo sull'Adda - Cartografia e vedute dal Cinque all'Ottocento*, Capriate 2001, p. 198.

10 ASMI, Genio Civile, 1241. Cfr. Luigi Ferrario, *Trezzo e il suo castello*, *Trezzo sull'Adda* 1985, cap. XIV.

11 ASCT, 1/11.

12 L'imprenditore milanese Giuseppe Marocco è padre del letterato Pietro Marocco (1807-1834), cui viene intitolata l'ex-via de' Molini.

13 ASCT, 1/13 e 2/14.

14 Tinelli, Op. cit., pp. 162-163.

15 Luigi Medici, *Una famiglia dell'Ottocento lombardo*, Milano 1936, pp. 66-67.

16 Le scuole elementari di Trezzo sull'Adda 1915-2015, on-line al link <<http://storialocale.comune.trezzosulladda.mi.it>>.

17 ASCT, 5/29.

18 Cristian Bonomi, «Rossi e Rolla: la collina dei fratelli» in *La città di Trezzo sull'Adda - Notizie*, 2015, n. 3.

19 Ferrario, Op. cit., cap. XIV.

20 Ivi, cap. XII. Il Savoia teneva quartier generale a Vimercate.

21 ASCT, 5/31 e 6/37.

22 ASMI, Genio civile, 6781.

23 Adele Buratti Mazzotta e Gian Luigi Daccò (a cura di), *L'Adda trasparente confine*, Oggionno 2005, pp. 105 ss.

24 Hermann Kellenbenz, <<I Borromeo e le grandi casate mercantili milanesi>> in *San Carlo e il suo tempo*, Atti del convegno internazionale nel IV centenario della morte (Milano, 21-26 maggio 1984), Roma 1986, p. 825.

25 Giovanni Aldeghi e Gianluigi Riva, «Il ponte romano sull'Adda tra Olginate e Calolzio» in *Archivi di Lecco e della Provincia*, 2005, n. 4.

26 Ariberto Crivelli, *Gli avanzi del castello di Trezzo*, Milano 1886.

27 Angelo Borghi, *Brivio - ponte sull'Adda*, Missaglia 2011.

28 Empio Malara, Leonardo, Vanvitelli e Bellotto a Vaprio d'Adda, Milano 2005.

29 Carlo Valli, <<L'oratorio di S. Dionigi e la Madonna del Miracolo>>, *Quaderni del Portavoce* n. 8, Caravaggio 1986.

30 I Landriani sono tra l'altro castellani a Trezzo, dove tengono ampie proprietà.

31 Virginio Longoni, *Imbersago. Il fiume, le torre, le chiese, le ville nella storia di Imbersago*, Missaglia 2002.

32 ASMI, Atti di Governo, Censo Parte Antica, 1120.

33 Franca Leverotti, «Gli ufficiali del Ducato di Milano» in *Annali della Classe di Lettere e Filosofia della Scuola Normale Superiore*, serie IV, quaderno I, 1997, p. 41; on-line al link <www.rm.unina.it> Cfr. Giuliana Albini, *Guerra, fame, peste*, Bologna 1982, p. 97. Cfr. Maria Nadia Covini, «I castellani ducali all'epoca di Galeazzo Maria Sforza» in *Nuova Rivista Storica*, anno 71, fascicoli 5-9, 1987.

34 Francesco Macario e Gabriele Medolago, *Relazione storico-archivistico-stratigrafica sul castello di Trezzo sull'Adda*, pp. 11, 29-30 2007; on-line al link <<http://storialocale.comune.trezzosulladda.mi.it>> Nato a Trezzo nel 1505 dal nobile Florio e da donna Pace, Vincenzo Cusani regge la parrocchia di Concesa in età borromaica. Cfr. Cristian Bonomi, *Ricerca antenati: il caso di Trezzo nel '500*, on-line al link <www.ioprimadime.com>

35 Ferrario, Op. cit., cap. XIV.

36 Ivi, cap. X.

37 Caterina Santoro, *Gli uffici del dominio sforzesco (1450-1500)*, Milano 1948, pp. 222-223. Cfr. Covini, Op. cit. Ringrazio della segnalazione Gabriele Perlini.

38 Ferrario, Op. cit., cap. VII.

39 Coevo di Igmino Santi è il poeta trezzese Bettino Uliciani, autore della *Letilogia* (Milano, 1488). Costui ebbe una Santi per madre e per precettore il cugino Gaspare Santi, rimatore e retore di cui il codice trivulziano 751 conserva due carmi latini al neoeletto vescovo di Como e a Simone Barberio. Cfr. Cristian Bonomi: «Bettino Uliciani da Trezzo» in *Quaderni Trezzesi*, 2000, n. 2.

40 Il citato Ferrario riconosce in lei la figlia naturale di Francesco Sforza che, dopo doppia vedovanza, passò l'Adda per rifugiarsi a Bergamo, aspettando di essere ricollocata nei propri beni. Cfr. Alessandro Giulini, *Drusiana Sforza, moglie di Jacopo Piccinino*, Torino 1912. Ringrazio della segnalazione Gabriele Perlini.

41 ASMI, *Atti di Governo, Acque e Strade Parte Antica*, 75. Marchetto è fratello di Stefano Marliani,

podestà di Trezzo dal 1462 al 1466. Cfr. Ferrario, Op. cit., cap. XV. Rilancia le sorti del casato Lucia Marliani, essendo amante del duca Galeazzo Maria Sforza, che distribuisce ampi privilegi ai parenti della donna.

42 *Dizionario Biografico degli Italiani*, volume 70, 2008 alla voce Marliani Antonio.

43 Bernardino Corio, *L'Historia di Milano*, Venezia 1565, p. 927.

44 ASMI, *Carteggio Visconteo-Sforzesco, Carteggio Sforzesco, Registri delle Missive: Registro 1* (missiva 1317), 3 (754), 5 (38), 1 (2), 9 (65), 9 (197).

45 Santoro, Op. cit.

46 ASMI, *Atti di Governo, Acque Parte Antica*, 75.

47 ASMI, *Atti di Governo, Censo Parte Antica*, 1120.

48 Ignazio Cantù, *Vicende della Brianza*, Milano 1837, II, p. 173. Negrolo fu mercante, banchiere e collezionista d'arte: collaborò col governo spagnolo almeno dal 1580 al 1584.

49 Kellenbenz, Op. cit., pp. 824-825.

50 Giovane genovese, giunse a Milano col banchiere Tommaso Marino, iniziatore in città dell'omonimo palazzo e nonno materno della «Monaca di Monza».

51 Carlo Girolamo Cavazzi, *Alleggiamento dello Stato di Milano*, Milano 1653, pp. 536-551.

52 Tinelli, Op. cit., pp. 22-25.

53 *Trattato fra Sua Maestà l'Imperatrice Regina e la Serenissima Repubblica di Venezia*, Milano 1757, pp. 131-137. Ringrazio della segnalazione Gabriele Perlini.

54 *Archivio Storico Diocesano di Milano (ASDMI), Visite Pastorali, Pieve di Trezzo*, volume 15.

55 Italo Mazza, *Feudum Tritii 1646*, Trezzo 2010; on-line al link <<http://storialocale.comune.trezzosulladda.mi.it>>.

56 ASMI, Atti di Governo, Acque Parte Antica, 75.

57 Giovanni Liva, «Aspetti della criminalità e della giustizia nello stato di Milano nel Settecento» in *Annuario dell'Archivio di Stato di Milano*, 2011, pp. 61-62.

58 Andrea Castagna, *Il Naviglio di Paderno*, Biblion Edizioni 2016, p. 45. Cfr. *Trattato*, Op. cit., p. 13.

59 ASMI, Atti di Governo, Censo Parte Antica, 1120.

60 Buratti Mazzotta e Daccò (a cura di), Op. cit. pp. 119 ss

61 ASMI, Atti di Governo, Acque Parte Antica, 75.

62 Tinelli, Op. cit., pp. 104-105.

63 Archivio Storico Civico di Milano (ASCMI), Fondo Famiglie, 1223.

64 Di cinquecentesca erezione, le due confraternite sono disperse dalle soppressioni giuseppine. Cfr. Cristian Bonomi, «Cocci di Fede in fondo alla storia» in *Giornale di Vimercate*, 19 dicembre 2006.

65 Cristian Bonomi, «Giuseppe Pozzone da Trezzo» in *Quaderni Trezzesi*, 2001, n. 6. L'odierna via Professor Pozzone, a Trezzo, ribattezza l'antica contrada de' Moroni su cui affaccia la casa natale dell'abate: la stessa del nonno portinaio. È opinione invalsa che Manzoni citi Trezzo al capitolo XVII dei *Promessi Sposi*, omaggiando la città in cui la nipote Margherita Trotti Bentivoglio villeggia dopo il matrimonio con l'ing. Francesco Bassi. Le loro nozze datano tuttavia al 1865, ben oltre l'edizione quarantana del romanzo. Precettore e amico di casa Manzoni, l'abate Pozzone triangola piuttosto la familiarità con Trezzo del letterato, che proprio all'Adda dedica un idillio giovanile (1803). Don Giuseppe è in tale confidenza col romanziere da introdurgli estimatore come Cesare Cantù, presso la villa di Brusuglio, essendo inoltre concorrente sulle bozze manzoniane.

66 Carte conservate nella Raccolta Rino Tinelli di Trezzo sull'Adda.

67 Cristian Bonomi, Sergio Confalone, Italo Mazza, Op. cit. pp. 86-100.

68 ASMI, Genio Civile, 6781. Non è escluso che la forma «Mariani» corrompa quella più antica del cognome «Marliani», già menzionato alla cinquecentesca concessione del porto trezzese.

69 ASCT, 8/56.

70 ASCT, 9/69.

71 ASCT, 6/34.

72 ASCT, 8/56.

73 Circa il mercato settimanale di Trezzo cfr. Bonomi, Confalone, Mazza, Op. cit., p. 163.

74 ASCT, 6/34 e 9/69.

75 ASCT, 7/39 e 7/40.

76 ASCT, 8/56.

77 Archivio di Stato di Bergamo (ASBG), Fondo Prefettura, cart. 40.

78 Bonomi, Donadoni, Tinelli, Op. cit., pp. 45-46.

79 Gerolamo Villa, *Documenti per la storia di Fara*, Calvenzano 1981, pp. 182-183.

80 Crivelli, Op. cit., p. 42. Poco più tardi Julius Röthlisberger progetta anche il ponte sull'Adda tra Paderno e Calusco.

81 ASCT, 9/69 e 10/81.

Il gomito delle strade

La titolazione delle vie trezzesi

Il primo censimento delle vie, condotto a Trezzo nel 1865, elenca alcune tra le titolazioni cittadine più antiche. È il caso di contrada de' Magri, estinta famiglia di notabili locali; o Valverde, che cita l'accesso al porto dal borgo trezzese.

Seguono le menzioni devote: Santa Caterina, cui erano dedicati sia la cappella del castello sia l'oratorio paesano dei feudatari Cavenago; Santa Marta e San Rocco, riferite alle cinquecentesche confraternite che riservavano speciale culto ai due patroni fino alla soppressio-

ne giuseppina; San Bartolomeo, cui pure era dedicato un altare in centro paese. È singolare che a Santa Marta, colei che nel vangelo ospita operosamente Cristo, sia affidata una delle porte paesane; quella verso l'amica città di Milano. Nel tempo, si citano in stradario pastori di particolare zelo: Nazzari, Grisetti e Calvi.

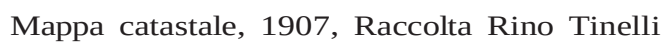
Remote sono alcune citazioni rurali: Sole, Ermigli (dialettale per «albicocco»), Mosche, Galline, Bue battezzano vie modeste. Quasi pittoriche altre titolazioni: Ronchetto (diga-



Scorcio di via Valverde, 1910, Raccolta Rino Tinelli

1865-1870	1870-1900	Primo Dopoguerra	Secondo Dopoguerra
Valverde			
Ghiaccio			Ghiaccio (vicolo)
Ghiaccio	Bergamo Risorgimento-Ghiaccio (vicolo)		Adriano Sala
Molini	Pietro Marocco		
Galline (vicolo)	Santo Stefano (retro piazza)		
Moroni	Giuseppe Pozzone		
all'Adda	Bernabò Visconti		
	Castello		
alla Chiesa (viale)			Gramsci
Circonvallazione		Indipendenza (in parte)	Gramsci
Sentierone		Trento e Trieste	
Santa Caterina			
Santa Caterina	Umberto I (in parte)		Giuseppe Carcassola (ex-Umberto I)
Giardini	Jacopo da Trezzo		
Brianza		Dante Alighieri	
Torre			
Santa Marta			
Orti		Giovine Italia	
Magri			
Ronchetto	Andrea Appiani		
Sole		Roma	
Ermigli			
Mosche		Antonio da Trezzo	
Bue (vicolo)			
Vittorio Emanuele II (già Al Porto)			
Tetti (vicolo)			Senza nome (vicolo su via Jacopo da Trezzo)
Figini (piazza)			
Fiera (piazza)			Gorizia (piazzale)
Nazzari (piazza)	della Chiesa (viale)	Nazionale (piazza)	
ai Monti (vicolo)			Chiuso (vicolo)
San Rocco (piazza)	Comunale (piazza)	Vittorio Emanuele II	Libertà (ampliata)
	Vitaliano Crivelli (piazza)		
San Bartolomeo (piazza)			
Brella			Giuseppe Grisetti
		Littorio	Guglielmo Marconi
	Carlo Alberto		Luigi Galli
		XXVIII Ottobre	Giuseppe Verdi
	Filanda (vicolo)		

Vie che conservano lo stesso nome dal 1865





dante a vigne), Monti (verso Nord), Ghiaccio (poco esposta al sole), Molini, Moroni (dialettale per gli ottocenteschi «gelsi» di proprietà Marocco), Orti, Giardini (riferendosi a quelli di casa Bassi), Tetti (per il vicolo insinuato tra le case), Torre, Brianza, all'Adda, alla Chiesa.

Di evidente ispirazione unitaria sono invece dediche che intonano il senso di appartenenza, paesano e nazionale: Vittorio Emanuele II, Carlo Alberto, Umberto I.

Su questa traccia si confermano più tardi Dante, Cavour, Milazzo, Garibaldi, Quarto, dei Mille, Giovine Italia, Risorgimento. Ma, insieme agli eroi patriottici, siedono quelli nostrani: Jacopo da Trezzo, Giuseppe Pozzone, Pietro Marocco, Vitaliano Crivelli, Bernabò Visconti, Andrea Appiani, Antonio da Trezzo; cui seguiranno le titolazioni a Bettino da Trezzo, Paolo da Trezzo, Carlo Biffi e Carlo Mazza.

Littorio, Nazionale, XXVIII Ottobre, XI febbraio sono dediche di tenore fascista mentre talora coeve ma diversamente sentite riescono le vie che rimandino alla Grande Guerra: Trento e Trieste, Vittorio Veneto, Gorizia. Una circolare prefettizia del 1931 impone inoltre ai comuni italiani di dedicare a Roma una strada interna. Obbedisce anche il podestà trezzese, scegliendo la via prospiciente il municipio.

Sopra tutte, celebra la ricostruzione del secondo dopoguerra piazza Libertà, pur nel generale omaggio ai protagonisti della Resistenza locale: Emilio Brasca, Giuseppe Carcasola, Alberto Cereda, Luigi Galli, Adriano Sala.

Fonti

Archivio Storico Comunale di Trezzo sull'Adda:
5/31, 6/37, 7/43, 7/46, 8/49, 8/51, 8/53, 9/74, 10/88,
11/91, 17/207.

Pubblicazioni recenti della Biblioteca.

Queste e le altre pubblicazioni sono consultabili sul portale di storia locale
<<http://storialocale.comune.trezzosulladda.mi.it>>

Le scuole elementari di Trezzo sull'Adda (1915-2015), 2015

La memoria dei viventi: la Grande Guerra a Trezzo sull'Adda, 2015

Quadreria Crivelli: restauri e indagini scientifiche, 2016

Laura Businaro, Ritratto di un fanciullo:

Leonardo Bassani. Trezzo sull'Adda, 29 ottobre 1937 - 4 febbraio 1945, 2017

In retro copertina: Luigi Medici senior,
Il traghetto di Trezzo, olio su cartone 12 cm., 1870, Collezione privata

Nessuna parte di questo volume può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione scritta dei proprietari dei diritti e dell'editore. Tutti i diritti sono riservati.

E' stata utilizzata la font ad alta leggibilità bianco e nero[®] - biancoeneroedizioni.srl.
disegnata da Riccardo Lorusso e Umberto Mischi

progetto grafico: **tunica**

348 84 23 055

Finito di stampare Ottobre 2017 da Modulimpianti

Printed in Italy

