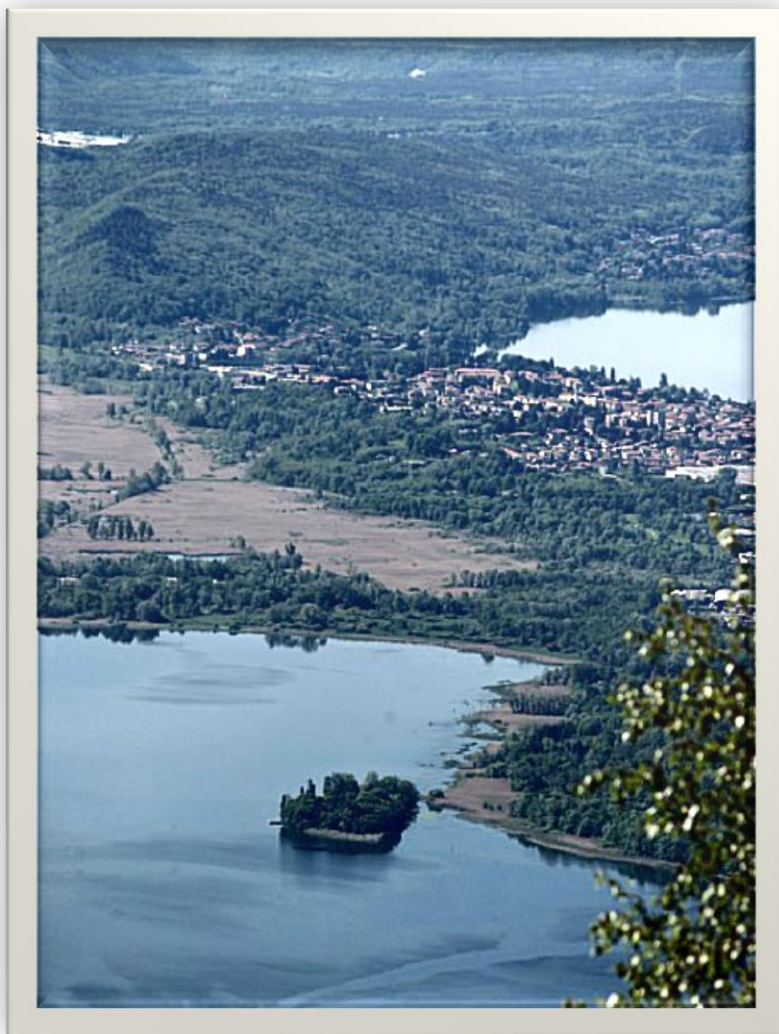


Le più antiche strade del territorio varesino

Giulio Moroni



Prima pubblicazione 1938

Adattamento ebook di Luciano Folpini

Novembre 2015

Indice

Premessa.....	1
Valcuvia, la prima via.....	2
Le prime vere strade	3
Milano-Sesto Calende e Milano-Como-Chiavenna	4
La navigazione dei laghi	4
Le strade strategiche dei romani	4
Le tracce delle strade romane	6
La via Valganna-Arcisate	7
Le strade secondarie	8
Conclusione.....	9

Le più antiche strade del territorio varesino

Premessa

Che la regione situata tra la dorsale montagnosa della Valle Veddasca, il lago Maggiore, il fiume Olona e la piana milanese debba essere stata fin dalle più lontane epoche attraversata da frequentate vie di comunicazione, non può certamente venir messo in dubbio. Appena infatti si guardi una qualunque carta topografica della Lombardia e si tracci su di essa il percorso più diretto e più facile dall'Alto Ticino verso la pianura, vien fatto di constatare come almeno una fra le più importanti arterie stradali dal nord verso il sud dovesse necessariamente passare per il territorio varesino.

Gli itinerari che dalle più lontane epoche gli uomini viventi nel massiccio delle Alpi centrali e quelli d'oltre Alpe devono aver seguiti per scendere verso la pianura milanese, quelli segnati dai pastori che conducevano le greggi a svernare nel piano e quelli che servirono ai Leponzi ed ai Reti per le prime scorrerie predatrici verso le pingui terre sottostanti, convergono tutti necessariamente al Monteceneri.

Dai passi del Lucomagno, del S. Bernardino e ---certo in età più recente - del Gottardo, il cammino più facile e più accessibile portava al Ceneri. Dal primo, per la val di Blenio e Biasca, dal secondo per Mesocco, dal terzo per la Val Leventina. E sulla esistenza di strade risalenti fin dai tempi preistorici da Bellinzona le valli verso i passi alpini, tutti si sono trovati d'accordo e da molti le strade stesse sono state replicatamente studiate ed illustrate. Nulla invece di preciso e di sicuro circa il percorso successivo, da **Bellinzona** verso la pianura: e nulla che possa senz'altro consentire di affermare che la pianura venisse raggiunta per itinerari che facessero capo a Como piuttosto che al territorio varesino.

E questo è il problema che noi ci siamo proposti di esaminare, senza alcuna pretesa di risolverlo e lasciando ad altri più diligenti e pazienti studiosi di continuare le ricerche e di arrivare a conclusioni più precise e sicure. Un dato di fatto topografico dal quale non è consentito di scostarsi è intanto questo: che seguendo il corso del Ticino i primissimi viandanti delle epoche preistoriche vennero a sboccare sulle rive del **lago Maggiore** e si trovarono nella materiale impossibilità di continuare da là verso il piano per la mancanza di mezzi di navigazione e per la natura selvaggia, ripida e scoscesa delle due sponde. Dovettero quindi rassegnarsi a girare l'ostacolo per nuovamente raggiungere più a valle il lago e riprendere, dove il lago finiva, la naturale via del fiume. Ma superato il Monteceneri, quei primi viandanti vennero subito a trovarsi di fronte ad una nuova ed altrettanto non superabile barriera: quella costituita dal lago di Lugano che da Ponte Tresa a Porlezza chiudeva il passo a chi non avesse potuto disporre di mezzi per traghettare. Allora, per superare anche tale ultima difficoltà naturale ed inoltrarsi verso il non lontano piano e raggiungere attraverso ad esso il percorso inferiore del Ticino alla sua uscita dal lago, il primo viandante dovette anzitutto scendere da quelli che sono oggi i colli di Soggio e di Agno e di Neggio alle spalle di Lugano, verso il Tresa, passare a guado il facile letto

Le più antiche strade del territorio varesino

del fiume qualche centinaio di metri a valle dell'attuale ponte e risalire poi il pendio della val Marchirolo, lungo le falde che dalle vette del monte Mezzano e de Sette Termini degradano verso il lago e verso il fiume.

Valcuvia, la prima via

E poiché indubbiamente in quelle lontanissime epoche il tratto pianeggiante compreso fra gli accennati gruppi montuosi a destra ed il monte Marzio a sinistra doveva presentarsi invarcabile per ch  paludoso e coperto di fittissima vegetazione, il viandante si trov  necessariamente a dover continuare il percorso in modo da evitare quel tratto meno praticabile e meno sicuro che presumibilmente comprendeva tutto l'attuale terreno fra la campagna di Marchirolo, l'abitato di Ghirla, la frazione Raglio di Cunardo e la stazione di Cunardo della linea Varese-Luino. Dovette quindi per arrivare dal Tresa a **Cunardo** quel primo pellegrino seguire presso a poco questo percorso: salire dalla valle fino dove   ora Cadegliano e da qui alla chiesa e all'abitato di Arbizzo: da qui proseguire sempre parecchio pi  in alto della attuale strada comunale, in modo da sboccare al di sopra della chiesa parrocchiale di Marchirolo, per raggiungere poi Cugliate e Fabiasco e da quest'ultima localit  il dosso di Cunardo. Da qui finalmente il viaggiatore poteva vedersi davanti un pi  facile ed agevole percorso per i colli ed i piani della **Valcuvia** verso la non pi  lontana meta del bacino inferiore del lago Maggiore.

Non si pu  pensare che, almeno in quei tempi preistorici, sia stata seguita dalla Val Marchirolo l'altra via creata dall'uomo soltanto molto pi  tardi verso Varese e la valle dell'Olona per la Valganna. Tutto il territorio infatti che oggi si estende da Ghirla a Ganna ed oltre fino allo spartiacque e davanti a Ganna verso Bedero, doveva essere o lago o acquitrino.

Pi  avanti poi, presso Varese, le pendici del monte Monarco, della Martica e del Campo dei Fiori e la stretta delle Grotte costituivano ostacoli tali da consigliare il viaggiatore a seguire per arrivare alla meta del basso Ticino l'altra pi  agevole via della Valcuvia. N  il contrario possono far supporre le numerose caverne artificiali trovate nella Valganna, non lontano da Varese.

Che se in un'epoca non precisabile, ma certamente antichissima, quegli antri furono abitati da gruppi umani molto probabilmente lo furono unicamente quali luoghi di rifugio dei residenti del piano di fronte al pericolo di invasioni. E ci  appunto in quanto la solitaria e selvaggia valle non era sulla via solitamente percorsa dagli invasori provenienti dal nord.

Da Cunardo la pi  antica strada scendeva poi direttamente a Masciago, tenendosi a destra di tale localit  ed a sinistra, di Ferrera per arrivare a Rancio dove, passando sotto l'attuale abitato, varcava probabilmente con un guado a valle del paese il torrente Rancina.

Le più antiche strade del territorio varesino

Sempre poi tenendosi sulla sinistra e piuttosto in alto, lungo le ultime propaggini del Campo dei Fiori, l'itinerario del viandante primitivo seguiva la linea **Rancio-Cavona-Cuvio**, passando a monte di tale ultima località e proseguendo poi in salita verso **Orino**, lasciandosi a destra lo sperone di Comacchio. Da Orino tenendosi sulla sinistra degli attuali abitati di **Trevisago** e di **Cocquio** scendeva ad **Armino**, lasciava pure a sinistra il lago di Varese, passava il torrente **Bardello** a poca distanza dalla sua uscita dal lago stesso e risaliva tenendosi quasi sul ciglione, il pendio che dall'abitato di Bardello degrada oggi fino al lago, proseguendo poi, sempre a mezza costa delle colline, per **Biandronno, Travedona, Comabbio** e **Mercallo** fino a **Sesto Calende**.

Tale a parer nostro deve essere stato il percorso del primo modesto sedime stradale, molto probabilmente poco più di un passo pedonale, che nelle più lontane epoche ha consentito la discesa dall'alto Ticino fino alla fuoruscita del fiume dal lago Maggiore degli uomini e del bestiame provenienti dall'Alpe e d'oltre Alpe.

Le prime vere strade

Una vera e propria sistemazione stradale della zona non si ebbe però se non in seguito alla conquista **romana**. Allorquando, dopo la vittoria di Casteggio sui **Galli** Cisalpini e la successiva sottomissione di Milano, che già cominciava ad essere il centro della regione, le armi romane fecero la loro prima apparizione sulle vie che conducevano alle Alpi, nell'inseguire i Galli che vi si erano rifugiati - scrive Polibio che dopo la battaglia:

Galli maximis nuper detrimentis affetti, revocato grado in proximis alpes aufugerunt

indubbiamente i legionari dei Consoli Claudio Marcello e Gneo Cornelio Scipione attraversarono il territorio varesino per arrivare ai badi del Tresa e risalire il Canton Ticino sul percorso da noi sopra sommariamente indicato e che si presentava come l'unico allora tracciato e come il più facile.

La regione varesina e la parte meridionale del Ticino, sino a Locarno ed a Bellinzona, diventarono romane fra il 221 ed il 196 avanti l'era nostra.

Ed allorquando un secolo e mezzo dopo, nel 49 a.C., **Giulio Cesare** accordava la cittadinanza alle popolazioni delle nostre regioni, la rete stradale delle zone varesina e comasca che doveva permettere un rapido spostamento di grossi corpi di truppa verso i valichi alpini per la successiva sottomissione delle ultime tenaci popolazioni montanare compiuta poi da Augusto e consentire il sicuro attraversamento dei passi alle armi ed ai già Fiorenti commerci dei romani, doveva ritenersi compiuta e perfetta.

La volontà di Cesare di assicurare il tranquillo passaggio delle Alpi ai mercanti

aveva egli scritto: «*Quod iter per Alpes qua magno cum periculo, magnisque cum portoriis mercatores ire consuerant patefieri volebat* »

Le più antiche strade del territorio varesino

presupponeva una buona rete stradale che dalla pianura portasse fino ai piedi della catena alpina.

Milano-Sesto Calende e Milano-Como-Chiavenna

Noi troviamo oggi storicamente provata la esistenza di una strada romana che da Milano portava a Sesto Calende e di un'altra che da Milano portava a Como.

A Como ed a Sesto dovevano allacciarsi le vie di raccordo colle altre strade, pure certe storicamente, che partendo dal piede dei **valichi alpini** risalivano verso il nord.

Proseguendo da Como, secondo i migliori studiosi della materia, il ramo della via Aurelia che veniva da Milano si teneva alle falde del monte S. Giovanni, passava sopra Borgovico e continuava sulla **sponda sinistra del lago** fino alla sua estremità, arrivando per Samolaco a Chiavenna con direzione verso il centro della Rezia.

Ai nostri scopi occorre invece esaminare per quali percorsi i legionari di Augusto, che movevano verso l'Alto Ticino per debellare le ultime difese dei popoli montanari, hanno risalite le nostre valli e coree hanno potuto raggiungere nei pressi di **Bellinzona** i tre itinerari che abbiamo sopra accennati e che ivi convergevano provenendo dai tre valichi del **Lucomagno**, del S. **Bernardino** e del **Gottardo**.

La navigazione dei laghi

Indubbiamente subito dopo la conquista romana saranno state organizzate sul lago **Maggiore** e sul lago di **Lugano**, come del resto sul lago di **Como**, delle vere e proprie **flottiglie** da trasporto che permettevano di raggiungere anche per via d'acqua le basi militari e commerciali all'inizio delle grandi vie alpine. Così da noi un movimento importantissimo dovette in breve svilupparsi fra **Angera** e **Locarno**, stazioni situate alle due estremità del Verbano che vennero ad assumere e mantenere per vari secoli il carattere di grandi empori per le merci in arrivo ed in partenza, come risulta dalla copiosissima suppellettile romana di ogni genere ivi ritrovata.

E così probabilmente dovette essere fra le sponde opposte del Ceresio, da **Capolago** e da **Porto Ceresio** verso i facili approdi di **Lugano**. Qualche storico ticinese ha pure sostenuto l'esistenza di una strada militare romana da Corno al Ceneri, sul percorso Como, Cernobbio, Menaggio, Porlezza, Val Salda, Alpe della Bolla, Sonvico, Tesserete, Isonne, Bellinzona. Di tale strada nessuna traccia sarebbe rimasta e soltanto ne resterebbe la tradizione costante nei paesi che avrebbe attraversato.

Le strade strategiche dei romani

In ogni caso però è da osservare subito che le vie d'acqua mai avrebbero potuto permettere una imponente **rapida dislocazione** di armi e di armati dalla pianura milanese verso l'Alta Ticino, quando fosse stata segnalata la necessità di un urgente concentramento di forze per opporsi alle non infrequenti ed improvvise incursioni dei popoli alpini. Ed anche la strada Como-Bellinzona ricordata dagli storici ticinesi male avrebbe potuto prestarsi per il difficile montuoso tracciato che seguiva, specie

Le più antiche strade del territorio varesino

fra Menaggio e Sonvico, a notevoli intensi movimenti di truppe e di carriaggi. Noi persistiamo quindi a ritenere che la **via preferita** dagli eserciti romani per risalire la valle del Ticino e percorsa dai mercanti romani più tardi, quella sia stata tracciata dai primissimi viandanti, che passando da **Ponte Tresa** e dalla **Val Marchirolo** scendeva poi nei cuore del territorio varesino e raggiungeva a **Sesto Calende** la grande rotabile Sesto-Milano. Ci confortano in tale opinione vari argomenti la di cui importanza chiunque potrà facilmente valutare.

Intanto il tracciato attraverso la zona varesina da noi indicato risponde al concetto che i costruttori romani avevano di quello che doveva essere un buon percorso stradale. È noto che i Romani miravano avanti tutto ad abbreviare il percorso e che non si spaventavano delle pendenze, facendo alle loro strade affrontare dislivelli anche del venti per cento sui terreni collinosi, guadando i fiumi e incuneandosi nelle valli, pur di mantenere la linea retta fra il punto di partenza e quello di arrivo.

Ed ancora per evitare il fondo valle ed i **terreni acquitrinosi** la strada romana tagliava le colline a mezza costa; incidendo se del caso un gradino nel fianco del colle e sostenendolo a valle con murature. Ora il percorso che da Ponte Tresa a Sesto Calende noi abbiamo descritto risponde precisamente a questi due requisiti: di costituire fra i due punti il più breve percorso in linea retta - tenuta presente naturalmente la necessità di girare l'imponente gruppo montuoso costituito dal Piambello, dal Monarco, dalla Manica e dal Campo dei Fiori -- e di svolgersi quasi completamente in terreno collinoso ed a mezza costa dei colli.

Certamente non dobbiamo pensare che Roma sul percorso attraverso la nostra zona abbia costruita una delle sue più grandi e più importanti vie consolari, sul tipo di quelle che ancora meravigliano il mondo per la loro imponenza. La nostra via romana doveva essere **una delle tante buone vie provinciali** --- «*vice glarea stratae*» -- nella costruzione delle quali in luogo dei grandi blocchi di pietra veniva usata una massiciata formata di breccia e sassi uniti con calce e deposti direttamente sulla «*runderatio*» senza quel nucleo sabbioso che permetteva ai massi nelle grandi consolari, di adattarsi perfettamente sulla fondazione.

Ed appunto per tale suo più modesto carattere, la nostra strada romana nel lungo periodo di stasi e di regresso che seguì alla **caduta di Roma** ed alle invasioni barbariche, dovette in parte **rassegnarsi** a diventare poco più di uno dei soliti viottoli di campagna, in parte a venir sostituita da altre arterie senza che della più antica rimanessero tracce evidenti ed in parte a scomparire del tutto.

Ancora poi si deve osservare come non si comprenderebbe la esistenza di numerosi centri abitati fin dai più antichi tempi storici in determinate località, qualora non fossero originariamente sorti lungo un'importante arteria stradale quali posti di ristoro o posti di guardia.

Così è, ad esempio, degli abitati dei paesi di Arbizzo, Marchirolo, Cugliate e Fabiasco, a brevissima distanza l'uno dall'altro, allo stesso livello lungo le pendici del monte,

Le più antiche strade del territorio varesino

subito dopo la ripida faticosa salita dal guado del Tresa. Così è di Masciago, di Rancio e di Cavona e, più avanti, di Biandronno, Comabbio e Mercallo.

Le tracce delle strade romane

Per quanto finalmente riguarda le tracce e le vestigia trovate lungo quel percorso e le tradizioni locali, questo possiamo ancora dire. Nella val Marchirolo l'attuale strada provinciale venne costruita tra il 1812 ed il 1817. E durante la sua costruzione sono state manomesse e distrutte le reliquie di altro più antico sedime stradale che nei tempi andati risaliva la valle tenendosi a destra della attuale, sul percorso da noi indicato. Lungo tale percorso, nel 1824 e nel 1899, vennero nei pressi di Marchirolo ritrovate numerose tombe romane e monete del basso Impero. Alcune località poi, presso **Marchirolo** e tra Marchirolo e Cugliate, portano ancora oggi i nomi di «Tavernasco» e «Taverne». Vedremo in proseguo le ipotesi che si possono ragionevolmente fare circa tale ultima località, data la sua particolare ubicazione.

Di un vecchio tronco della strada che da **Cunardo** scendeva verso **Masciago** appaiono ancora tracce, a poca distanza dall'abitato di quest'ultimo Comune. Ed oggi ancora i terrieri di Masciago indicano quel tratto col nome di «*strada romana*».

Pure a **Rancio** l'antico ponte abbandonato, a valle di quello della attuale provinciale, veniva indicato come **ponte romano**. Indicazione evidentemente errata, in quanto quell'antico manufatto è indubbiamente di più recente costruzione: ma che può attestare la presenza in quel luogo in tempi ancor più lontani di un manufatto romano per l'attraversamento del torrente Rancina.

Il tratto di strada romana poi da Rancio a **Cavona** può quasi certamente essere individuato nella comunale che collega i due paesi e che continua come mulattiera fino alle spalle di **Cuvio**. Il nome anche di Cavona è buon indice di località situata lungo una via romana: probabilmente da «*caupona*», osteria.

Oltre Cuvio, la cosiddetta «**Rocca d'Orino**» di probabile origine romana può rappresentare i resti di uno dei tanti fortilizi che dai Romani venivano edificati a tutela della sicurezza delle strade nei punti più potevano prestarsi ad imboscate ed a sorprese nelle forre dei monti.

Che un ponte di fattura romana esistesse sul torrente **Bardello**, a circa cinquanta metri a valle del lago di Varese, è invece risultato durante i lavori ivi effettuati per la costruzione di una diga di sbarramento una quindicina di anni fa.

«Della sua antichità» - afferma l'ottimo amico Riccardo Lodovico Brunella, di *Besozzo, Ispettore on. degli scavi e monumenti, alla cui cortesia devo molte delle notizie qui raccolte* - «*facevano fede i mattoni romani ed il calcestruzzo a cocchio pesto.*

Tale scoperta non sarebbe mai stata segnalata prima d'ora ma è importante perché sta a comprovare come per quel punto passasse una strada romana ».

Le più antiche strade del territorio varesino

Osserva ancora il Brunella che per le sue modeste proporzioni il manufatto appena poteva servire per il **transito dei pedoni**, mentre i **veicoli** dovevano passare a **guado**.

Ma a tale proposito noi possiamo anche ricordare, riportandoci a quanto già abbiamo detto circa il carattere **secondario** della nostra strada, che la larghezza media delle minori strade romane - «l'agger» - non superava i metri 2,35 e che nelle strade in salita la carreggiata poteva diminuire fino a m. 1,75 per le vie provinciali ed a poco di più per le consolari.

La via Appia soltanto in alcuni punti sorpassa la larghezza normale utile per il transito dei veicoli di m. 3.30. Indipendentemente da ciò e mancandoci dati per precisare la larghezza del manufatto romano sul Bardello, ben possiamo convenire col Brunella che mentre sul ponte transitavano i pedoni ed i semoventi, i veicoli passavano a guado il non profondo corso d'acqua, in questo del resto come in altri punti della lunga strada.

Proseguendo, la strada raggiungeva **Biandronno**, centro fra i più importanti della zona dal punto di vista delle memorie della romanità. Nel suo territorio sono state rinvenute numerose **tombe romane e preistoriche**. E sul colle denominato «Castelvetro», incorporato nella **villa Daverio**, e sempre visibile un avanzo di torre che può essere attribuita all'epoca imperiale. Ancora recentemente, durante la esecuzione di lavori stradali effettuati per allargare la traversa principale del paese, furono poi rinvenute in Biandronno varie tombe romane. Altri ritrovamenti infine, sempre sul percorso da noi accennato, per **Travedona, Comabbio e Mercallo a Sesto**, stanno a dimostrare come tutta la zona attraversata dalla strada doveva avere all'epoca romana come ebbe nei primi tempi delle invasioni barbariche, notevolissima importanza.

La via Valganna-Arcisate

Dobbiamo ora accennare, sia pur brevemente, alle altre varie arterie che staccandosi dalla principale sopra descritta portavano da essa a questo o a quel punto del territorio, di particolare interesse militare o commerciale. Prima fra tutte la strada che dalla **Val Marchirolo**, per la **Valganna** e la valle di **Arcisate**, saliva verso il Mendrisiotto a congiungersi probabilmente colla strada che da Como si dirigeva verso il Lago di Lugano, oppure per scendere direttamente a Como.

La costruzione di tale strada è certamente di epoca **molto posteriore** a quella della Ponte Tresa-Sesto Calende da noi descritta. E la sua apertura può essere fatta risalire ad un periodo successivo alla conquista romana. In quell'epoca gran parte del piano sottostante alla prima arteria che collegava Arbizzo con Marchirolo, Cugliate e Fabiasco, doveva essere già prosciugata e bonificata. Così la strada proveniente da Arbizzo invece di raggiungere Cunardo per Cugliate e Fabiasco, poté più comodamente esservi condotta, come lo è attualmente, passando sotto Marchirolo attraverso il terreno pianeggiante. Con ogni probabilità la frazione di Cugliate ancora oggi denominata «Taverne», situata sulla Marchirolo-Cunardo, fu

Le più antiche strade del territorio varesino

all'epoca romana il punto di congiunzione fra la strada Ponte Tresa-Valcuvia e la strada Ponte Tresa, Valganna, Valle d'Arcisate.

Quest'ultimo tronco da Taverne si dirigeva, passando sulle ultime propaggini di Monte **Marzio**, verso il centro della Valganna, tenendosi più alto degli attuali abitati di Ghirla e di Ganna. Subito dopo tale ultima località la strada risaliva le pendici scoscese del **Poncione di Ganna** e si dirigeva, presumibilmente in un primo tempo, verso il valico esistente fra il monte **Monarco** e il **Sasso delle Corna**, lasciando il Monarco sulla destra. Resti di tale strada esistono ancora a monte di Arcisate dove essa sboccava. Successivamente, e probabilmente in conseguenza delle continue rovinose frane che dal Poncione scendevano a valle, il sedime stradale di quella più antica arteria in Valganna venne quasi completamente distrutto: e la strada provinciale sul tratto da Ganna alla località Ponte Inverso. Da questo punto la strada, varcando le poche acque del Margorabbia, si portava sulla destra della valle, e cioè su un percorso meno esposto alle frane, e sulla destra continuava fino a poca distanza dallo spartiacque. Da qui ritornava sulla sinistra, per risalire con forte pendenza il Monarco, per oltrepassarlo a destra tenendosi a mezza costa e scendere poi per **Frascarolo** ad **Induno**.

Ancora circa quarant'anni fa - e l'episodio ci è stato narrato dal compianto padre, da poco scomparso, dell'amico e collega avv. Ferruccio Minola Cattaneo - la via semi abbandonata esistente in agro di Induno Olona nella località monte Allegro, alle falde del Monarco, veniva dagli abitanti del luogo designata come «**strada romana**».

Da Arcisate prima e poi da Induno in un secondo tempo, la strada doveva proseguire, come abbiamo detto, verso il Mendrisiotto e verso Como. Presumibilmente, **molto più tardi**, se ne staccò da **Induno** un ramo in direzione di **Varese**.

Le strade secondarie

Sempre lungo il tracciato Ponte Tresa-Sesto, nelle immediate vicinanze di Cuvio, la strada veniva raggiunta da altra proveniente da Luino, con percorso in partenza da tale località lungo la destra del torrente **Margorabbia**, sulle ultimi pendici boschive del M. Colonna e del M. S. Martino, sotto Roggiano e Brissago, per Mesenzana, Cassano Valcuvia, Cantevria e Cuveglio - **nomi** questi tutti di evidente indubbia **origine romana**.

La larga spiaggia di Luino alla foce del Tresa, offriva facile e sicura possibilità di sbarco alle persone ed alle merci provenienti dall'alto lago per **via d'acqua** e dirette verso **Como** e verso la bassa **Valcuvia**. Il tracciato di tale strada risulta ancora oggi quasi tutto segnato, specie nelle località prima di Mesenzana e fra Mesenzana e Cassano. In località Cuveglio poi ancora recentissimamente vennero trovate, quasi su quel tracciato, numerose tombe romane.

Le più antiche strade del territorio varesino

Da Cuveglio la strada attraversando per breve tratto una piana acquitrinosa, saliva a Cuvio per riunirsi a quella maggiore e più antica proveniente da Rancio e Cavona.

Pure nel corso inferiore, dopo Biandronno, l'arteria principale, altre ne incontrava, sempre all'epoca romana, che si diramavano verso i più importanti centri della ben coltivata e ricca valle fra il monte ed il lago: **Besozzo**, **Brebbia** e finalmente **Angera**.

Da quest'ultima località, staccandosi a nord della importante necropoli romana ivi scoperta, una via di comunicazione che deve aver avuto notevole importanza, per quanto si è detto sul centro commerciale di Angera, seguiva presso a poco il tracciato della strada che oggi per **Capronno**, **Cadrezzate** e **Monate** porta a **Travedona** nei cui pressi si congiungeva a quella proveniente da **Biandronno** sopra descritta.

La località di **Capronno**, che dominava da un alto colle tali importanti vie di comunicazione, ebbe particolarmente lo speciale carattere di posto militare di sorveglianza, carattere che ad essa rimase anche nel successivo periodo barbarico. L'allacciamento di **Angera**, sul tracciato indicato, colla strada che portava a Biandronno da una parte ed a **Sesto** dall'altra, appare poi giustificato dalla constatazione che la plaga ad est di Angera, fra Angera e Sesto, attualmente attraversata dalla provinciale Sesto-Varese e dalla ferrovia Sesto-Luino, era all'epoca romana e rimase poi ancora a lungo una **sola grande palude**, spesso del tutto sommersa dalle acque del lago in piena. Da ciò la necessità di un'arteria che congiungesse lo scalo di Angera alla più importante strada della zona per la sicura antica via tracciata nelle colline.

Conclusione

Tale sommaria ricostruzione della rete stradale che presumibilmente venne studiata e realizzata nella regione varesina nei secoli immediatamente successivi alla conquista romana, non ha pretesa alcuna di rispondere a precisi dati ed a caratteristiche che possano trovare pieno fondamento in scrupolosi studi storici e archeologici.

Abbiamo voluto più semplicemente tracciare il quadro di quella che, in base soprattutto alla situazione dei luoghi ed alle loro vicende storiche, deve essere stata approssimativamente la più antica sistemazione stradale della zona varesina. Ed a tale scopo abbiamo tenuto presente l'insegnamento che la strada, per i Romani, non è mai stato il mezzo per raggiungere una regione e per asservirla, salvo poi abbandonarla. I primi tracciati che i conquistatori romani percorrevano per combattere e sottomettere i popoli, erano in effetto i sentieri tracciati rozzamente dai barbari abitatori della località. Soltanto successivamente, dopo il riconoscimento della supremazia romana da parte dei vinti, si studiavano i migliori itinerari e, questi vagliati in relazione alle necessità militari e commerciali dell'Impero, venivano finalmente stabilmente costruite le nuove strade.

Le più antiche strade del territorio varesino

Ci conforta il pensiero che la nostra fatica non sarà stata vana se qualche giovane di buona volontà vorrà, in base anche ai pochi dati da noi raccolti, maggiormente approfondire ora lo studio delle più antiche strade della regione varesina, correggendo quanto noi possiamo aver affermato erratamente e completandoci nelle nostre non poche lacune.

NOTA: devo qui ringraziare gli amici che con molta cortesia si sono prestati a raccogliere per il mio lavoro dati e memorie. Primo fra tutti, il M. R. mons. dott. Luigi Lanella che personalmente compì una accurata indagine presso quasi tutti i RR. Parroci della zona oggetto del mio esame: poi il già ricordato R. Lodovico Brunella, di Besozzo, il cav. Eugenio Borri, di Marchirolo, l'ing. Riccardo Bozzoli, di Cunardo, il dott. Napoleone Soma, di Cuvio, l'ing. Bernardo Zanini, di Varese, il sig. Cesare Soma, di Ispra, il prof. Pietro Vaccari, di Pavia, e, ultimo, ma fra i primissimi come sempre, il nostro Mario Bertolone.