

Sulla via romana Mediolanum - Verbanus

L'esistenza o meno di una via — peraltro sconosciuta alle antiche carte itinerarie in nostro possesso — che doveva collegare in epoca romana imperiale *Mediolanum* alle rive del Verbanus costituisce da anni un interrogativo cui non si è mai data una precisa risposta.

Intuita e tracciata dal Mommsen come snodantesi prima a meridione dell'Olonia, per Pogliano, Parabiago e Legnano, quindi per Busto Arsizio, Cardano e Somma fino a Sesto Calende; data dal De Vitt per esistente, come sopra, ed anzi in raccordo con l'oltre Ticino a mezzo di un ponte; ignorata dal Kiepert; riaffermata genericamente dal Ponti; taciuta dal Pasteris; citata dal Sutermeister a proposito dell'antica Legnano; trattata, per la zona del sommeso, dal Rota che le diede un decorso assai tortuoso, ma, primo, la volle far giungere sino ad Angera; accettata, seppur con qualche differenza rispetto al Rota, dal Bellini; ignorata ancora dal Fraccaro; ammessa dal Moroni fino a Sesto ed indirettamente fino ad Angera; di nuovo ammessa dal Bertolone, con tracciato molto simile a quello del Mommsen; trascurata dal Corradi; negata dal Belfanti, col ponte sul Ticino in particolare; misconosciuta dal Bognetti, che la valle decorrente sempre a sud dell'Olonia, ma sino ad un certo punto, donde avrebbe diretto su *Sibirium*; accennata dubbiosamente dal Passerini; asserita infine dal Mirabella, dal Bondioli e dal sottoscritto, questa via è infatti oggetto di grossi dispareri (1).

(1) Questa la cronologia delle varie vedute, più o meno particolareggiate, più o meno autorevoli. Per maggiori dettagli si vedano ad ogni modo gli stessi MOMMSEN T., *Corpus Inscriptionum Latinarum*, tomo V, parte I, Berlino 1872, tav. II; DE VITT V., *Il lago Maggiore, Siresa e le isole Borromeo. Notizie storiche*, Prato 1877, vol. I, parte I, pag. 103-104; KIEPERT A., *Forma orbis antiquis*, Berlino (senza data), tav. XXIII; PONTI F., *I romani e i loro precursori sulle rive del Verbanus, nell'alto novarese e nell'agro varesino*, Intra 1896, pag. 109-110; PASTERIS G., *Le vie romane nell'alta Italia e i passi piemontesi* in « Riv. Scienze Stor. », Pavia 1910; SUTERMEISTER G., *Legnano romana*, Legnano 1928, pag. 53; ROTA C. M., *Origine e significato del nome di Varese e dintorni*, Varese (senza data) pag. 9; ROTA C. M., *Origine e significato dei nomi di Arsago, Mezzana, Somma e Sesto Calende* in « Rass. Gall. Storia Arte » 1931 n. 4, pagg. 38; BELLINI A., *Alberto da*

* * *

In tema di vie romane di traffico che abbian goduto di una certa importanza, due sono i tipi di tracce di cui ci si può servire nello studio di una eventuale loro precisa identificazione: tracce sicure e tracce possibili, rispettivamente dirette o indirette — archeologiche, topografiche, toponomastiche, storiche —.

Chiari essendo i casi che presiedono all'adozione del primo termine, spiegheremo invece come al secondo venga fatto ricorso soltanto in presenza di elementi i quali, pur presentando una certa problematicità, possono tuttavia, per varie ragioni, esser anche ritenuti resti di un tracciato di cui almeno già si intuisca la direttrice tendenziale.

Da ciò, nel tradurre graficamente il percorso di una data via l'uso — che qui si propone — di distinguere i vari tratti in: *certi*; *possibili*; rispettivamente *intuitivi*, ove non esistano più tracce, ma i segni prima e poi — ad esempio, di un grande rettilineo — ne lasciano capire la sede; e, infine *indicativi*, quando gli elementi di riferimento siano decisamente troppo pochi e il segno grafico valga puramente a mostrare il probabile svolgimento.

Per quanto concerne ora la *Mediolanum-Verbanus*, sicure tracce sul terreno, ancor visibili ed esistite sino a qualche anno fa, se non dicono tutto già dicono molto. Strade, carrarecce, sentieri, corsi d'acqua, limiti di cultura, di comune, di proprietà, elementi tutti susseguentisi in due grandi tratti, per quasi una ventina di chilometri, e con una tale rettilineità da far ritenere non esser stato certo il caso a così disporli bensì la sola forza di qualcosa che la moderna archeologia insegna ad identificare con i resti di una grande strada della

Somma ed il suo ospedale al Monsordo in «Rass. Gall. Storia Arte», 1935 n. 4, pag. 48; FRACCAO P., *L'Italia romana* in «Grande Atlante Geografico De Agostini», Novara, 1938, IV ediz.; MORONI G., *Le antiche strade del territorio varesino*, in «Riv. Stor. del Seprio», Varese 1938, pag. 23; BERROLONE M., *Orme di Roma nella regione varesina*, Milano 1939, pag. 152 e tav. VI e VII; CORRADI G., *Le strade romane dell'Italia occidentale*, Torino 1939; BELFANTI S., *Castelletto sopra Ticino*, Milano 1939, pag. 49 e seg.; BOGNETTI G. P., *S. Maria di Castelseprio*, Milano 1949, tav. I; PASSERINI A., *Il territorio insubre in età romana* in «Storia di Milano», vol. I, Milano (Fond. Treccani) 1953, pag. 154, 183 e «Carta del territorio milanese in età romana»; MIRABELLA ROBERTI M., *L'atto milanese nella preistoria e nelle romanità* in «Panorama storico dell'alto milanese», Milano 1957, pag. 18; BONDIOLI P., *Due millenni di storia dell'alto milanese* in «Panorama storico ecc.» pag. 26; SIRONI P. G., *Questioni vecchie e nuove sull'antica Gallarate* in «Rass. Gall. Storia Arte» 1957, n. 1 pag. 3 e 9.

Non abbiamo ritenuto necessario inserire in questa cronologia i silenzi rispettivamente osservati, a proposito di questa strada, dall'OBENZINER e dal CHLVER, posto che nelle loro ben note opere, ove pure si ebbe a trattare di strade romane dell'alta Italia, fu scritto di epoche in cui la nostra via non esisteva certo ancora.

romanità, ci dimostrano insomma che una via tendeva da Milano verso nord - est o in altre parole al lago.

E che essa poi, anziché dirigere sul varesotto lungo la valle Olona — salvo con un semplice *diorticulum*, in seguito divenuto parte di altro itinerario che la incrociava —, proprio raggiungesse il Verbanus, toccando Angera in particolare, ci vien suggerito, se non da ulteriori tracce, che, per il vero, dal gallaratese in poi si fanno soltanto possibili e sempre più rare, dall'importanza stessa e dallo sviluppo acquisiti da Angera medesima fra il I ed il V sec. d.C. (2), solo comprensibili supponendosi un agevole tramite col maggior centro palano.

* * *

Questo sviluppo e questo rango avuto da Angera in età imperiale si possono oggi rifare ad una serie di fenomeni denunciati, oltreché da reperti archeologici, da dati storici più o meno diretti.

Forse già in precedenza sede di un piccolo *vicus* — il cui nome ci è dato in via indiretta da un'ara qui ritrovata e dedicata a Giove dai *vicani sebuini* (3) —, il luogo dove uscire con ogni probabilità dalla propria oscura esistenza in occasione della politica di romanizzazione delle popolazioni alpine iniziatasi subito dopo il loro assoggettamento voluto da Augusto; e durante cui, per collegarsi con Locarno, centro economico dei Leponti, ove ebbe sfogo ogni iniziativa di conquista culturale degli stessi, fu appunto operata nel sud del Verbanus la costituzione di una grossa base commerciale, tosto venutasi a conoscere come la *stationa* del naviglio necessario ai traffici del lago.

In seguito, il luogo fu forse anche elevato a centro di una prefettura rurale cui faceva capo tutto il territorio mediolanense dell'alto Ticino (4); e, per similarità con quanto fattosi a *Comun* sul Lario, ed ancoraggio di una flottiglia militare (5). Ma ciò è da rifarsi a periodo ben più successivo, vale a dire a non prima del IV secolo, quando una strada fra *Mediolanum* e *Stationa* doveva ormai già essere stata aperta. Il solo grande impiego di pietra di Angera che si riscontra nelle costruzioni della Milano tardo imperiale certo presuppone una comoda via attraverso cui tale greve materiale potesse venir facilmente

(2) C.I.L., V, pag. 590, *vicus fuit celebr et conspicuus*; DE VIRT, *Il lago Maggiore ecc.*, pag. 116 e seg.; BASERGA G., *Scavi ad Angera* in «Riv. Arch. Com.», 76-77, 1919, pag. 56 e seg.; BERROLONE M., *Orme di Roma ecc.*, pag. 28 e segg.; PASSEINI, *Il territorio insubre ecc.*, pag. 178 e seg.

(3) Per nulla convincente è l'ipotesi dei BOGNETTI, (*S. Maria di Castelseprio*, pag. 397 n. 141) secondo cui questi *Sebuini* sarebbero solo gli abitanti di un *vicus* (forse Iseo, nel Malcantone) che ad Angera avevano una base per lo smercio del legname a cui trattavano.

(4) WIELICH G., *Il locarnese preromano e romano*. Bellinzona 1947, pag. 75.

(5) BASERGA, *Scavi ad Angera ecc.*, pag. 56 e seg.; BOGNETTI, *S. Maria ecc.*, pag. 444 n. 547.

te trasportato; ammenocché non si preferisse fargli scendere il Ticino, su chiatte, per sbarcarlo presso Turbigo, ove passava la *Mediolanum-Novaria*, cioè più vicino alla città, o addirittura — se allora effettivamente Milano aveva un porto collegato al Po tramite la Vettabbia e il Lambro (6) — gli si facesse interamente percorrere una via d'acqua.

In ogni caso non si può escludere che la via *Mediolanum-Stationa* già possa essere stata almeno sommariamente tracciata nel I secolo, quale essenziale cordone ombelicale fra il maggior centro romano della valpadana e la base verbanese.

Se non sin dal lago almeno dalla zona adiacente il Ticino, subito dopo la sua uscita dal Verbanò, una antichissima pista di traffico, volta verso il centro della pianura ed oltre, esisteva del resto da secoli; con decorso probabile attraverso i *vici* di *Volodorum* (Somma Lombardo), Arsago, Gallarate, Olgiate Olona, Legnano, Canegrate, Parabiago e Pogliano, alcuni dei quali, essendo più tardi divenuti capopieve, anche se la via romana li ignorava, si può presumere fossero vecchi abitati di una qualche importanza. I traffici dei golasecchiani del basso Verbanò con i detentori di coeve culture, quali furono gli atestini e gli etruschi, sono una realtà e certo dovevano svolgersi lungo una precisa direttrice che fu poi appunto sfruttata più tardi dai romani per tracciarvi una via.

* * *

Ecco qui di seguito, ad ogni modo, una precisa descrizione delle tracce sicure della nostra strada. Delle tracce possibili tratteremo oltre.

Questa descrizione basa sul loro reperto così come ci è stato dato ottenerlo tanto sulle tavolette dell'Istituto Geografico Militare Italiano aggiornate come massimo al 1903-1905 — ove nel nostro caso non si riscontra sostanzialmente di meno che nelle edizioni precedenti o nelle carte dell'I.R. Stato Maggiore Austriaco, da cui ebbe a derivare la loro prima stesura —, quanto su mappe dell'Ufficio Storico del Catasto milanese, quanto infine su fotografie aeree, le quali ultime furono particolarmente utili per averci confermato elementi o permesso di rintracciare piccole tracce che non sarebbe stato altrimenti possibile far nostre.

A seconda che esse tracce appaiano precipuamente od esclusivamente nell'uno, nell'altro o nell'altro caso ancora, a scopo di preciso riferimento, una per una verranno seguite da una sigla: (I.G.), (Cat.) oppure (Aereo).

L'inizio di queste tracce si ha dunque a circa cinque chilometri di distanza, in linea retta, partendo, con un angolo ad un dipresso

(6) SOLMI A., *L'antico porto di Milano*, in « Arch. Stor. Lomb. » 1927, pag. 457 e seg.

di circa 38° verso nord-ovest, da un punto in Milano che può esser fissato a metà fra l'inizio di via Magenta ed il centro di Largo Cairoli.

A questa distanza ed in questa direzione un elemento topografico che richiama la nostra attenzione è costituito dal corso dell'Olona, che, a partire da circa 4.000 m. più avanti, vale a dire dall'altezza di Pero, scende sin qui quasi in linea retta, avendo più o meno paralleli alla sua riva nord, da poche decine di metri ad un centinaio al massimo, sia vari sentierucoli fra cascina e cascina, sia diversi tratti di confine fra i comuni di Trenno e Musocco (I.G.).

L'insieme, di per sé, potrebbe anche essere detto di natura casuale; ma considerandosi i resti sul terreno che più oltre si riscontrano assume un ben preciso significato. Questi elementi, cioè, non v'è dubbio debbano rifare la loro disposizione all'antico decorso fra loro, per il lungo, della nostra via. E a proposito dell'Olona ne ripareremo...

Settecentocinquanta metri dopo la cascina S. Leonardo, raggiunta infatti, sempre in linea retta, la strada statale del Sempione al Km. 9 da Milano (I.G.), palesissime tracce prendono a susseguirsi, denunciandoci come i sentieri e i confini sopra ricordati siano senza alcun dubbio sorti in rapporto ad un antico unico lunghissimo rettilineo.

Esse tracce si identificano successivamente: con la stessa strada statale del Sempione, attraverso Pero e la ferrovia per Domodossola e Torino, fino a Rho, per 3.750 m. (I.G.); dopo cinquecento metri di intervallo, con un sentiero campestre, lungo 200 m., posto dietro il cimitero di Rho stessa (I.G.); trascorsi altri settecentocinquanta metri, lungo cui si riscontrano diversi confini di proprietà (Cat.), con una strada che dipartendosi dalla Rho-Lainate porta in 580 m. sin contro l'alveo del Bozzente (I.G.); poi con una linea lunga 250 m. (Aereo) che reca ad un quadrivio campestre (I.G.); dopo trecento metri con altro bivio campestre (I.G.); dopo cinquecento metri con un tratto lungo 1.400 m. della strada che da Barbajana reca a Garbatola (I.G.); dopo duecento metri, con altro modesto sentiero campestre (I.G.) ed un vecchio confine di proprietà (Cat.), che fa netto spicco dall'alto (Aereo), nell'insieme allineantisi per un totale di 550 m.; dopo millecento metri, con un ennesimo sentiero campestre lungo 600 m. (I.G.); dopo cinquecento metri, con una larga carrareccia che, dipartendosi dalla strada fra S. Lorenzo e Cantalupo, rasenta in parte il cavo Diotti e in 3.500 m. conduce presso S. Vittore Olona (I.G.); infine dopo duemilacinquecento metri, rasentanti la curva della strada del Sempione al Km. 25 da Milano, con il breve rettilineo di questa ultima che precede l'imbocco al ponte sull'Olona fra Legnano e Castellanza.

* * *

Come dunque si è potuto vedere, di tracce sul terreno nella zona immediatamente circostante il sito della Milano romana a tutt'oggi non ne esistono più. E non deve meravigliare che nel corso dei secoli il

tempo e gli uomini abbiano lavorato a distruggerle qui come in altri settori.

Tenendo calcolo tuttavia della conosciuta direzione con cui la strada si spingeva in immediato progresso di spazio, potrebbe esser pensato ad un decorso, il quale, insensibilmente flettendosi verso est rispetto a questo, originava o all'altezza pressapoco dell'attuale incrocio via Meravigli-via S. Maria della Porta, ove doveva esistere la porta Vercellina, oppure verso la metà di via S. Giovanni sul Muro, dove oggi si tende a situare quella porta Giovia che in epoca imperiale ebbe appunto con la vicina Vercellina un comune sindacato di noleggiatori di bestie da soma (7). Per parte nostra, non nasconderemo come questa ultima veduta — la quale darebbe modo di meglio capire come poi in epoca medioevale e moderna la strada per il lago lasciando la città, finisse per passare a nord del castello — sia senz'altro preferibile. Fra l'altro, è noto come, anni fa, sotto il muro frontale dell'odierno cinema Dal Verme, e con direzione a lui normale, venisse rinvenuto un tratto di selciato stradale romano che è ben possibile debba riferirsi all'inizio della strada per il Verbano (8).

Quale che fosse il tracciato effettivo subito sotto *Mediolanum*, potrebbe in ogni caso sembrare come, in base alla situazione topografica attuale, avanti di raccordarsi al lungo tratto in rettilineo che più avanti seguiva, la strada incontrasse un duplice attraversamento dell'Olonia, prima all'altezza circa dell'odierno piazzale Stuparich, poi della via Sant'Elia.

Sappiamo però che, al contrario di un incontro in questa zona col torrente Mussa, la via non era affatto costretta durante l'età romana a tali attraversamenti; e ciò in quanto l'Olonia, anziché descrivere l'angolo verso sud che esibisce oggi all'incontro con la Mussa poco sopra piazzale Stuparich — e che è il frutto di lavori per un suo definitivo incanalamento eseguiti nel XVIII secolo —, trascorreva allora molto più staccata da Milano, anche se non già più lungo quella linea originaria, intravista dal Poggi, che la faceva scendere in modo disordinato dall'altezza di Cerchiate circa, per i dintorni di Baggio e Zibido, verso il letto della cosiddetta Olona meridionale (9).

Il Passerini era del parere che quest'ultimo percorso fosse stato abbandonato a scopo di bonifica, per altro che conduceva più sotto Milano, ancor in epoca assai remota (10). E ciò può darsi; ma, a nostra veduta, in misura molto più limitata del pensato. Poiché, essendo evidente come la *Mediolanum-Verbanus*, per il suo grande rettilineo che già iniziava poco dopo l'altezza dell'attuale Lampugnano, abbia con-

(7) CALDERINI A., *Milano archeologica* in « Storia di Milano », vol. I, Milano (Fond. Treccani) 1953, pag. 499 e segg.

(8) CAROTTI, *Notizie di ritrovamenti milanesi* in « Arch. stor. lomb. » XX (1893) pag. 496; CALDERINI, *Milano archeologica ecc.* pag. 501.

(9) POGGI F., *Le fognature di Milano*, Milano 1913, pag. 33 e seg., III ediz.

(10) PASSERINI, *Il territorio insubre ecc.*, pag. 161.

dizionato il corso dell'Olonia — e non viceversa — almeno da qui al Pero, viene spontaneo arguire che è solo all'età imperiale che si deve far risalire il maggior lavoro di rettifica del fiume; lavoro consistito in un inalveamento di un certo tratto dello stesso di lato alla nostra strada e nel successivo probabile imbocco del corso d'acqua nel letto della Mussa, anche se più a sud di quel che non fu fatto invece nel sec. XVIII.

* * *

Mutata insensibilmente di direzione, o quasi, ancor in vista del suo inizio, la via prendeva quindi, come rilevato, a spingersi in prosieguo per un lunghissimo rettilineo; che, attraversando il Lura, il Bozzente, nonchè luoghi ove più tardi sarebbero sorti Rho e altri piccoli abitati, doveva condurla, ben venticinque chilometri più avanti, sin quasi all'inizio meridionale della valle Olona.

Qui, poco oltre il *vicus* di Legnano — cui scorreva in vista ma con frammezzo il fiume —, essa raggiungeva peraltro tale corso d'acqua e lo varcava, forse prima che iniziasse decisamente il ciglio orientale della relativa valle; per risalirne poi quello occidentale, di sbieco e lentamente, con ogni probabilità là ove sorge oggi Castellanza.

A questo punto il percorso, mancando su terreno ogni traccia sicura, diviene problematico ma non dammo ricostruibile fin quasi alla metà, grazie a un certo numero di tracce possibili.

Visto infatti che la nostra strada almeno nei suoi primi venticinque chilometri di percorso osserva, in rapporto alla conformazione del suolo, le più classiche regole dell'ingegneria viaria romana — la quale preferiva il rettilineo all'andamento tortuoso —, non vi è motivo per pensare che continuando a svolgersi la stessa cominciasse a venirvi meno. Così, ad evitare, proseguendo nella precedente direzione, di attraversare la zona collinosa esistente fra Gallarate ed Angera, la strada è logico dovesse svolgersi in modo da scontornarla nel modo più opportuno, ma ancora per un percorso il più breve possibile, e cioè sempre, di preferenza, a grandi rettilinei.

Tenendo ora presente che fra il luogo in cui giace Castellanza e rispettivamente Somma Lombardo — punto obbligato quest'ultimo per un tracciato del genere intravisto — un ipotetico rettilineo sarebbe venuto nei dintorni di Casorate Sempione a tagliare più o meno una serie di vallette e monticelli che qui bordano trasversalmente i margini settentrionali della sottostante grande brughiera gallaratese, non si andrà lontani dal vero nel supporre che in questa frazione di percorso la strada evitasse in particolare tale disagiata passaggio, imposto da un eventuale suo correre defilato, per assumere piuttosto, un andamento spezzato in due tratte quasi perfettamente rettilinee, di cui ecco alcune possibili tracce.

Prima tratta, lungo la direttrice Castellanza-Casorate. A duemila metri in linea d'aria dall'odierno ponte sull'Olonia: Cascina Buon

Gesù (I.G.); tremilacinquecento metri più avanti, lievemente sul fianco: cascina *Migliata* (I.G.), località, dalla suggestiva allusione, già data per esistente nella forma *Miliata* in documenti del XV secolo conservati presso l'Archivio Capitolare della Basilica di S. Giovanni di Busto Arsizio; duemilaottocento metri più avanti: inizio di una serie di quattro successivi tratti di sentieri campestri perfettamente allineati (Aereo), l'ultimo dei quali raggiunge quasi il torrente Arno (I.G.); duemilacento metri più avanti: altro tratto di strada campestre, lungo m. 200 (I.G.).

Seconda tratta, su una direttrice Casorate - Somma Lombardo parallela di qualche decina di metri allo svolgersi della strada statale del Sempione: sentiero campestre, a metà strada fra i due abitati, svolgentesi per circa 200 m. (I.G.), nella precisa direzione del sito della medioevale porta orientale di Somma e della piazzetta Valgella.

Si sarà forse notato nell'elenco di queste tracce l'inclusione apparentemente gratuita della cascina Buon Gesù, la quale sino al secolo scorso fungeva ad immemorabili da luogo di cambio cavalli e di ristoro lungo la strada del Verbanò. Ma, in realtà, anche questo è uno di quegli elementi che isolati non direbbe proprio nulla, mentre considerato nella sua posizione e messo in relazione con i dati già visti assume una veste del tutto particolare.

Saremmo qui, difatti, proveniendo da *Mediolanum*, al diciannovesimo miliario circa lungo il tracciato in rettilineo di cui abbiamo tracce sicure; per cui sapendo come le *mutationes* fossero intervallate sulle strade romane tra le otto e le dieci miglia (11), risulta evidente la possibilità che qui sin da allora se ne avesse una.

Poco oltre, d'altronde, la via doveva addentrarsi nella *Silva Longa* — già attestata in carte dell'XI secolo —; epperò nessuna meraviglia che una *mutatio* sorgesse proprio al limite orientale di quel gran tratto di percorso fra boschi, uscendo infine dal quale il viandante poteva scorgere più a nord il *vicus* di Gallarate.

A giudicare, per il vero, e dalla direzione del supposto andamento viario e da ciò che possiamo supporre circa la posizione e l'estendersi antico di questo abitato, la strada doveva superarlo passando poco a nord di Arnate (12); per poi risalire decisa il modesto ciglio che continua verso meridione il rilievo di Crenna, raggiungere il *flexum* posto nei dintorni della futura Casorate, e, senza darsi pena dell'esistenza del *vicus* di Arsago — forse a capo di un *pagus*, ma pur

(11) HULTSCH G., *Griechische und römische metrologie*, Berlin 1862.

(12) Questa situazione annulla naturalmente ogni veduta a suo tempo espressa dal sottoscritto circa il decorgere della strada lungo una linea che avrebbe attraversato in pieno il centro dell'odierna Gallarate (SIRONI, *Questioni vecchie nuove ecc.*).

sempre luogo di scarsa importanza (13) —, toccare infine il punto altimetricamente più elevato di tutto il suo percorso fra Milano ed il lago proprio in corrispondenza di Somma. Questa località quindi, seppur allora come posizione pare giacesse un centinaio di metri a nord-est di Piazza Castello e come nome godesse quello di *Votodorum* — donde i *Votodrones*, suoi abitanti, attestatici in una ara ad Ercole (14) —, vien da giustamente sospettare abbia derivato il proprio attuale toponimo da parte della definizione per antonomasia di *summa pars, summa via* data in quel punto alla strada che poco vicino le passava (15), probabilmente per la zona dell'odierna piazza Valgella.

Guadato la Strona, d'altronde, per arrivare alle sponde del Verbanò, non resta, volendo al solito evitare un dilungarsi di tracciato e fatta region degli ostacoli altrimenti incontrabili, che puntare direttamente al varco fra le colline Corneliane detto del Malvaj, donde la discesa al Ticino e al lago risulta più agevole che altrove. E in effetti, è solo lungo questa direttrice che si possono riscontrare sul terreno ulteriori tracce possibili della nostra via.

Eccone i riferimenti topografici, con riguardo sempre alle tavolette dell'Istituto Geografico Militare Italiano aggiornate al 1903-1905: quattromila metri circa oltre il torrente Strona, carrareccia che attraversa il Malvaj rasentando in lieve curva la cascina Gruppetti a nord ed il confine fra i comuni di Golasecca e Sesto a sud, poi identificantesi con la cosiddetta ottocentesca « strada delle barche », per un totale di 100 m.; trecento metri più avanti, sentiero e poi strada comunale che conducono in discesa sin quasi in località Molini di Mezzo di Sesto Calende, per un totale di 750 m. Proprio su questa discesa, pare venissero trovati, del resto, nel secolo scorso, i resti di una antica strada lastricata (16); la quale tuttavia — poichè la *Mediolanum-Verbanus* doveva certamente essere solo una *via terrena* o al massimo una *glarea strata* — bisognerebbe arguire, seppur si riferisce ad un tratto della nostra, che ne fosse solo un breve percorso, così realizzato al fine di limitare la dilavatura della sede stradale in ripida discesa ad opera di grandi piogge.

(13) Il ROTA, (*Origine e significato dei nomi di Arsago ecc.*, pag. 36 e seg.) avrebbe voluto far passare la via da questo *vicus*, come pure da Mezzana. Ma la cosa è assolutamente da escludersi.

(14) C.I.L. V, parte II, n. 5471; GIUSSANI A., *Nuove iscrizioni romane di Como, Varese, Milano e Coira* in « Riv. Arch. Com. »; 1931, pag. 71-72; BERTOLONE, *Orme di Roma ecc.*, pag. 127; ZANELLA S., *Sul significato etimologico del nome dei « votodrones »* in « Rass. Gall. Storia Arte » 1952 n. 4, pag. 8 e seg., con cui concordiamo per la derivazione di *votodrones* da *Votodorum* ma non per il significato che si volle dare all'etimo; *doron* infatti nel celtico vale « soglia », « limite » e non castello.

(15) BELLINI, *Alberto da Somma ecc.*, pag. 48 e ciò in contrasto con la opinione del ROTA (l.c. pag. 37) che derivava da fantastici presupposti.

(16) PASSERINI, *Il territorio insubre ecc.*, pag. 154 n. I.

Questa, da Somma sin presso Sesto, è tuttavia l'ultima frazione di via sia pur vagamente intravvedibile. Oltre, infatti, sia per aver transitato in un ambito più volte sconvolto nei secoli da esondazioni del lago e di torrenti, fra cui la Lenza, sia per aver decorso in zone poco adatte ai rettifili, il tracciato può solo essere ipotizzato.

La strada passava sicuramente presso Sesto Calende, toponimo sulla cui origine sinora si son fatte diverse ipotesi. Dopo quella di una sua derivazione da un mercato che si doveva qui tenere sei giorni avanti l'inizio di ogni mese (17), il Rota pensò ad un tradizionale luogo di periodici raduni situato a sei miglia da Angera, da Pombia o più probabilmente da un grosso abitato che doveva comprendere Arsago Mezzana e Somma (18); mentre il Tamborini, da ultimo, optò per la fusione di due distinti etimi, l'uno proprio di una località denominata Sesto — da una numerazione che però nulla avrebbe a che fare con la strada —, l'altra di un antico nucleo di residenza, detto Calende, o giù di lì (19). Ma nè la prima, nè la seconda, nè la terza ipotesi convincono pienamente.

A nostro modesto avviso, una soluzione si potrebbe avere piuttosto fondendo parte delle vedute del Rota con parte di quelle del Tamborini; si da concepire in definitiva un sito officiosamente noto come al sesto miglio da Angera, fusosi ad un certo punto con un altro vicino abitato, già luogo di antichissimo traghetto sul Ticino, quindi di mercato per le popolazioni del basso Verbano (20).

Oltre Sesto, in ogni caso, posto il terreno acquitrinoso lungo il lago, la strada avrebbe potuto proseguire su per la valle della Lenza e, passando per la sella fra le Motte ed il monte delle Casacce, in direzione di Taino-Cheglio, raggiungere infine Angera. Ma esiste pure un'altra possibilità che noi preferiamo: quella di un tracciato lungo la mezzacosta delle colline in vista del Verbano. Con il che la strada avrebbe puntato più direttamente sulla meta, toccandola dopo un percorso indubbiamente meno tortuoso benchè lontano dalle rive acquitrinose del lago.

* * *

Rispetto al 1903-1905, massimo anno di aggiornamento delle tavole al 25.000 — di cui ci serviremo per tradurre graficamente il

(17) La bibliografia sarebbe ampia; cfr. in proposito TAMBORINI C., *Ipotesi sul nome di Sesto Calende* in «Rass. Gall. Storia Arte» 1960, n. 3, pag. 121 e seg.

(18) ROTA, *Origine e significato del nome di Varese ecc.*, pag. 76; ROTA, *Origine e significato del nome di Arsago ecc.*, pag. 37.

(19) TAMBORINI, *Ipotesi sul nome ecc.*, pag. 134 e seg.

(20) Resterebbe pur sempre da domandarsi se mai da *Stationa* poté effettivamente originare una numerazione in miglia delle strade che la lasciano; e ciò a datare dal IV-V sec., quando la sua importanza toccò il colmo.

LA STRADA ROMANA MEDIOLANUM-STATIONA

LEGENDA :

- ===== TRACCIATO CERTO
- ==== INTUITIVO - CERTO
- TRACCIATO POSSIBILE
- INTUITIVO - POSSIBILE
- ?--- TRACCIATO INDICATIVO

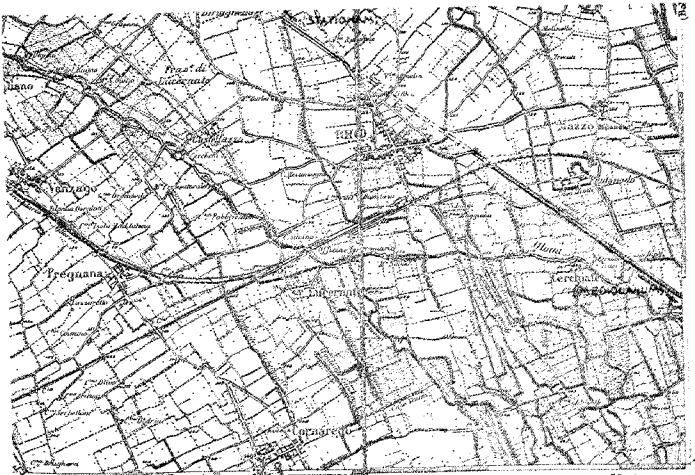
Longitudine dal meridiano di Roma (Monte Mario)



Longitudine dal meridiano di Roma (Monte Mario)

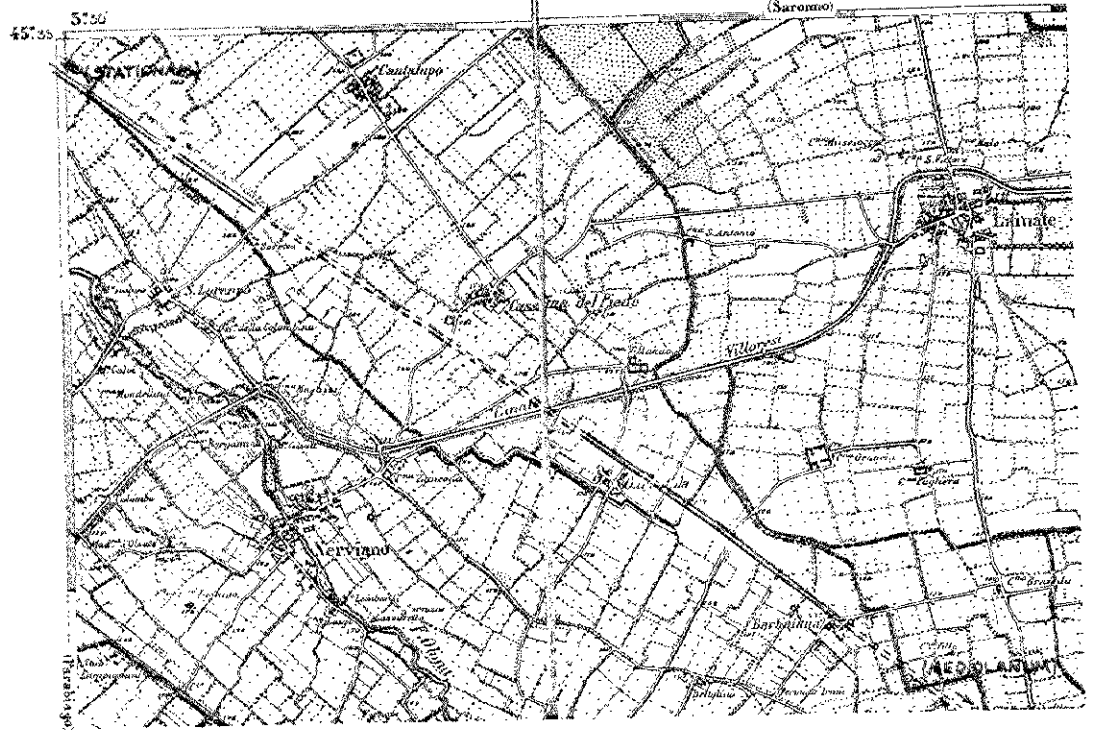


Scala nel rapporto di 1 a 25,000

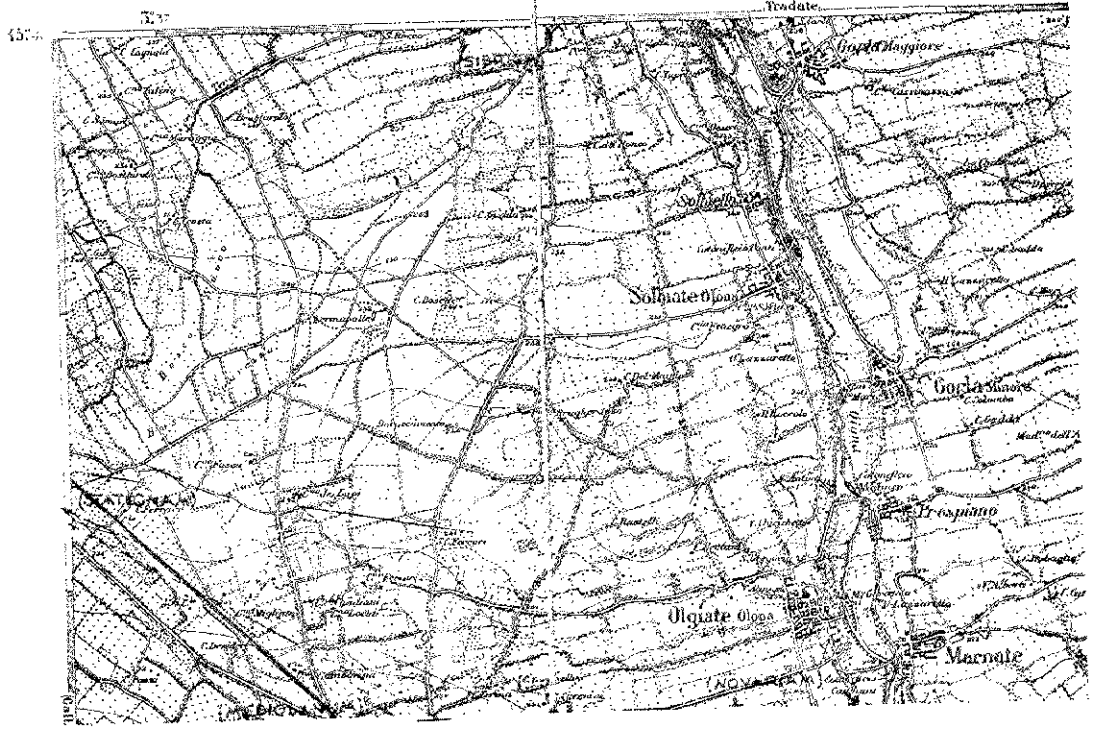


Scala nel rapporto di 1 a 25,000

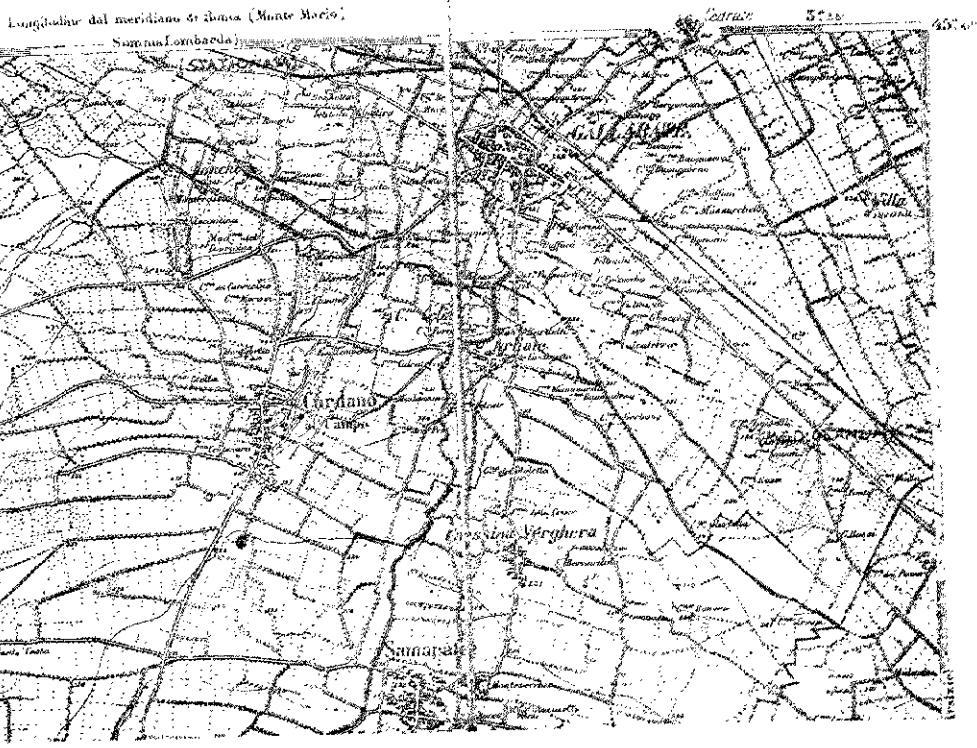
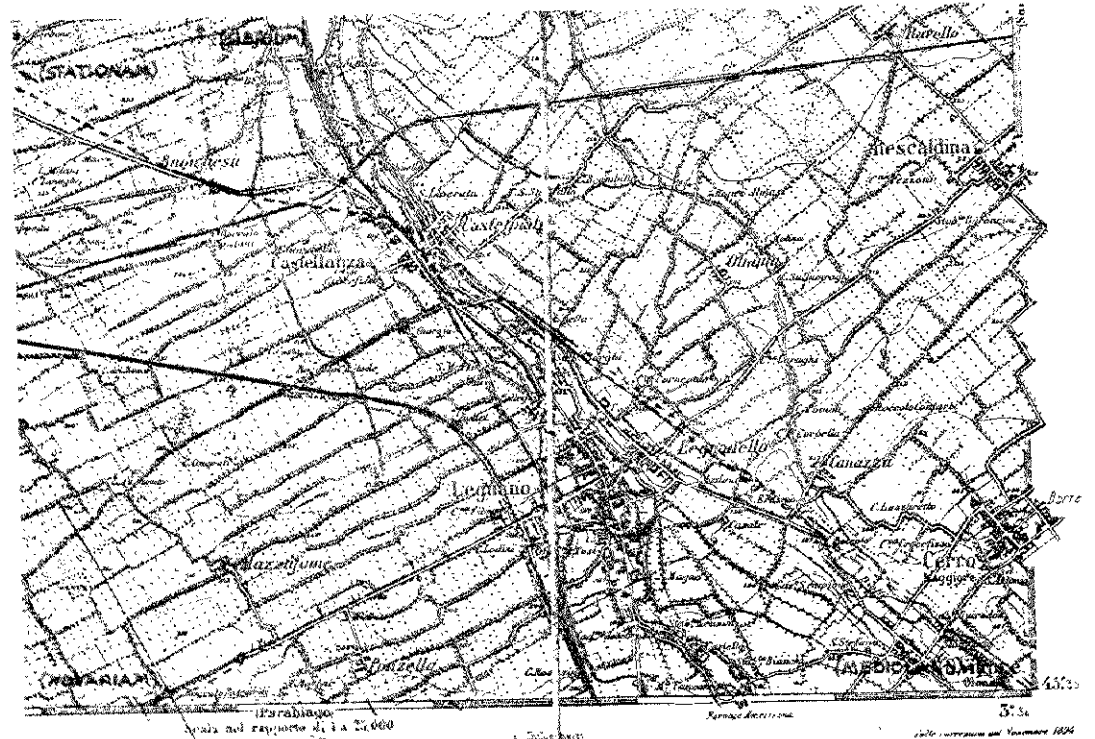
Longitudine dal meridiano di Roma (Monte Mario)

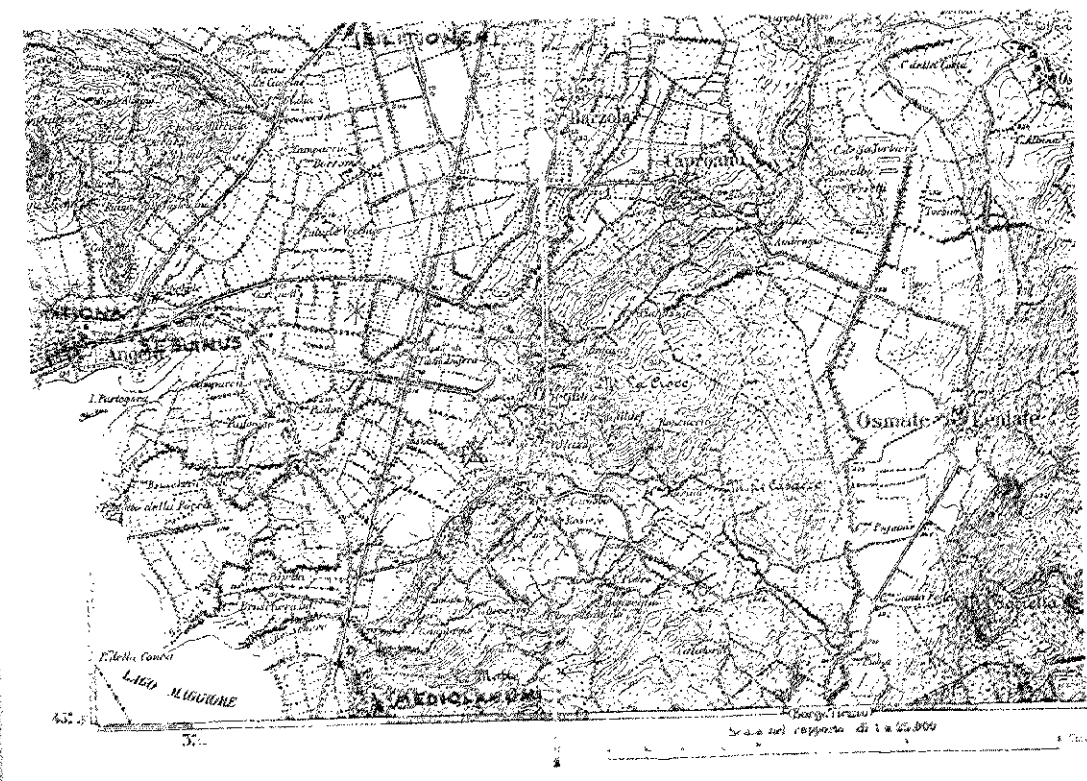
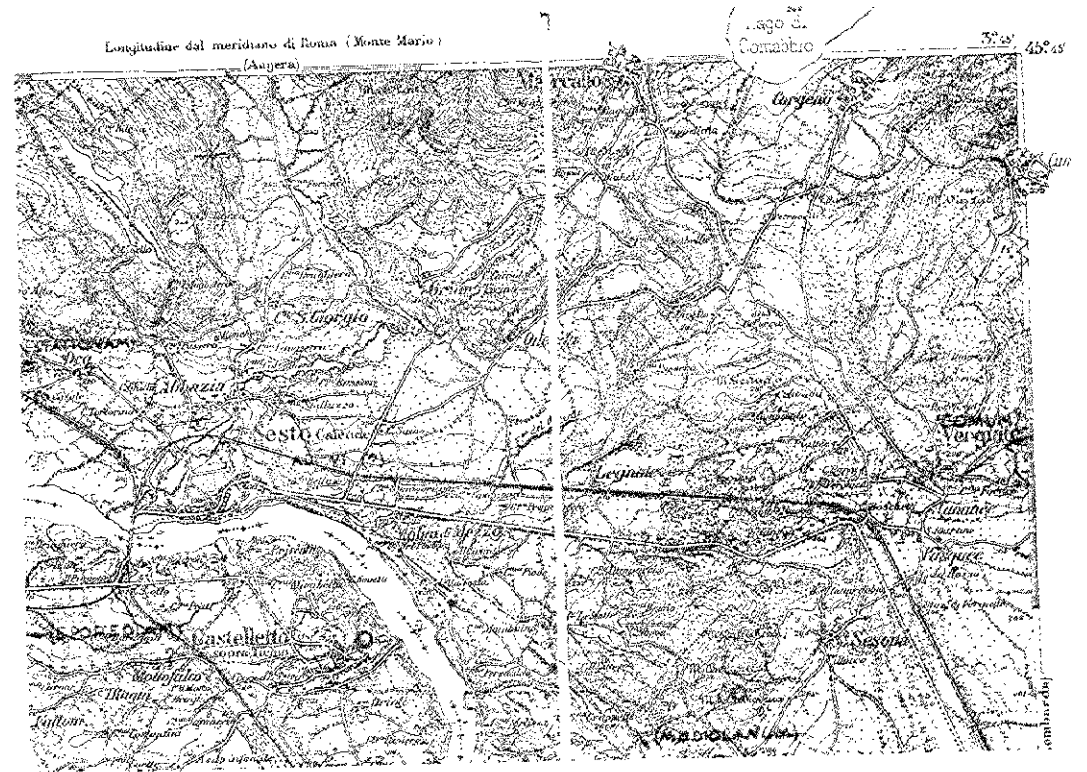
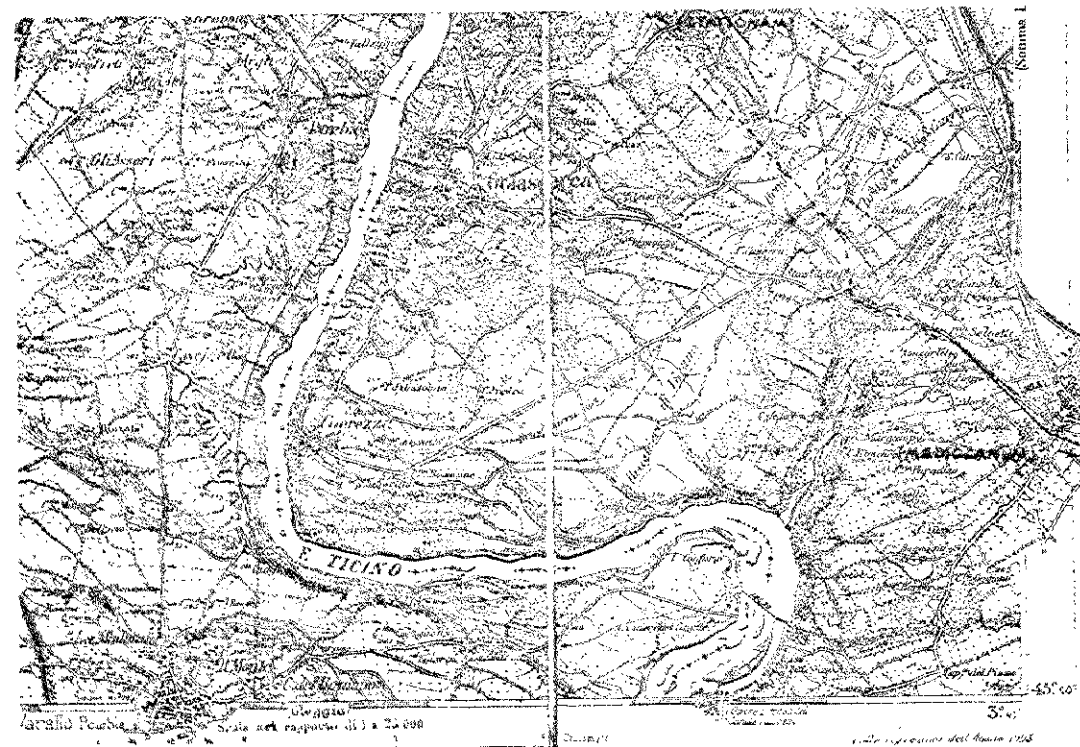
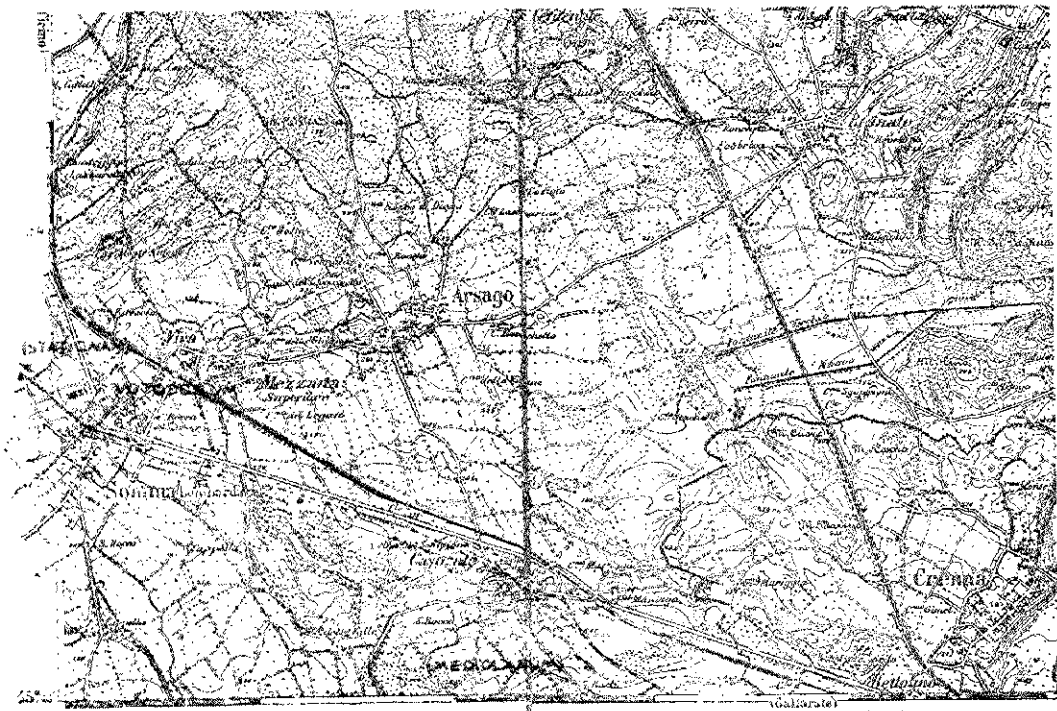


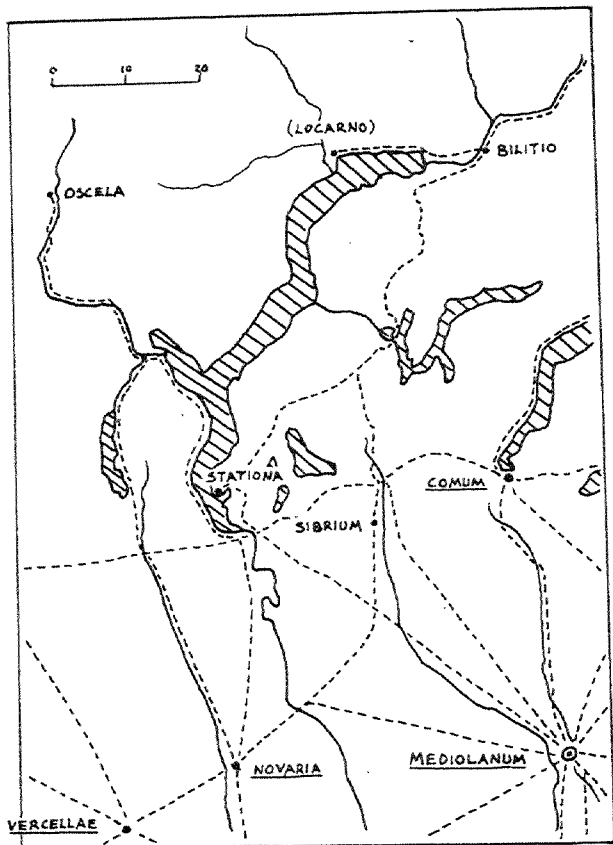
Longitudine dal meridiano di Roma (Monte Mario)



Longitudine dal meridiano di Roma (Monte Mario)







Il sistema viario a nord-est di Mediolanum nel tardo Impero.

percorso della nostra via — molti particolari sono oggi cambiati. Non tutte le tracce certe o possibili da noi denunciate sono così ancor presenti nelle successive edizioni delle stesse (specie poi se a più colori, ove vari piccoli dettagli vengono sistematicamente omissi!); e a maggior ragione nelle varie recenti fotografie aeree in nostro possesso.

Già fin dal primo tratto sopra descritto, e cioè prima di Pero, alcuni sentieri sono stati abbandonati o occupati da nuove costruzioni (Aereo). Circa il secondo tratto, il decorso della strada del Sempione ha subito una vasta modifica, subito oltre Pero, per il sorgere del ponte dell'autostrada per Torino (I.G.) e rispettivamente di un grosso complesso petrolchimico (Aereo); lo stesso dicasi sotto Rho, ove l'arteria ha mutato sede decisamente (I.G. - Aereo). Delle tracce che poi passavano alla periferia est e nord-est di questa località una parte esiste ancora, ma la maggioranza è andata distrutta laddove il cimitero è stato ampliato ed è sorto il tirasegno locale (I.G. - Aereo). Più avanti, il lungo succedersi di sentieri precedente S. Vittore Olona in parte è stato adattato a strada più larga, fino ad una grossa cava (Aereo) che a metà percorso circa gli si apre sul fianco. In territorio di S. Vittore e di Legnano varie nuove strade sembrano costituire tracce che invece non esistevano (Aereo). Quanto al tratto fra POlona e Gallarate, il sorgere, in territorio di Busto, del villaggio di S. Anna ha fatto sparire la cascina Migliata (I.G. - Aereo), mentre più avanti l'estensione ormai toccata dagli abitanti di Gallarate, Casorate, Somma e Sesto Calende ha reso il vecchio stato di cose del tutto irricognoscibile (Aereo).

* * *

A nord di Angera, su per la Valcuvia ed oltre, le tracce sul terreno e toponomastiche della prosecuzione di altra via o meglio di un secondo tronco della nostra, almeno sino a *Bilito* (= Bellinzona), sono ancor oggi numerose; ma è credibile che questo tronco, voluto dal Moroni, dal Bertolone, dal Crivelli, dal Bognetti (21) e anche lui ispirato ad altra antica direttrice, sia posteriore a quello da Milano, giacchè per il collegamento con la zona dei Leponzi fu senza dubbio preferita in un primo tempo la via del lago.

Pure più tarda, e cioè del III sec. pressapoco, dovrebbe essere peraltro anche la via, intravista dal Passerini, che prendendo origine da *Mediolanum*, sempre fuori porta Giovia e fors'anche dalla nostra strada, dirigeva decisamente verso la zona delle prealpi varesine, per fondersi poi in val Marchirolo con il tronco spingentesi da *Stazione* verso

(21) MORONI, *Le antiche strade ecc.*, pag. 24 e segg.; BERTOLONE, *Orme di Roma ecc.*, tav. VI e VII; CRIVELLI, *Allante preistorico e storico della Svizzera Italiana*, Bellinzona 1943, pag. 72 e 112; BOGNETTI, *S. Maria ecc.*, pag. 397 e 141.

nord (22). Per essa, che nei pressi del transito sull'alto corso dell'Olonza — forse proprio a Malnate —, incrociava la grande trasversale padana settentrionale *Aquileia-Eporedia* (= Ivrea), oltreché alcune possibili tracce sul terreno, testimoniano anche la denominazione di *in strata* data alla pieve di Bollate ancor nel XIII secolo (23) e soprattutto il toponimo *Quarto Oggiaro*, proprio di un nucleo abitato oggi compreso nel comune di Milano.

Al III secolo inoltrato, se non al IV, può infine venir attribuita la realizzazione, mediante collegamento fra loro di vari tronchi preesistenti, di quell'itinerario trasversale altopadano *Aquileia-Eporedia* sopra accennato, che, intuito dal Fraccaro (24) e oggi da tutti accettato nelle sue linee generali, fu fatto decorrere dopo *Comum*, verso *Novaria*, attraverso *Sibirium*, in modo da venir ad incrociare pressappoco a mezza via il tracciato della nostra strada.

Il Bognetti ed il Passerini, pur ignorando, come si è visto, la *Mediolanum-Stationa*, fecero in particolare passare, dopo *Sibirium*, il tratto cui sopra si è alluso per Somma Lombardo o rispettivamente Gallarate; e ciò supposto che esso varcasse il Ticino presso Castelnovate, su di un semplice traghetto, avanti di raggiungere *Plumbia* (= Pombia) e poi *Novaria* (25). Sicché l'incrocio dovrebbe essersi avuto appunto a Somma, o a Gallarate.

Ma, a parte il fatto che questo decorso venne tracciato nella gestione dell'importanza avuta da Castelnovate e Pombia in epoca medioevale, l'importanza che è tutt'altro che indiscussa per l'età romana —, c'è da chiedersi se veramente la via trasversale altopadana scendesse comunque su *Novaria* e *Vercellae* anziché raggiungere per l'alto gallaratese la *Mediolanum-Verbanus* in vista del Ticino, oltrepassare questo fiume, incrociare le strade che da *Novaria* risalivano ad *Oscela* (= Domodossola) (26) e dirigere infine verso *Eporedia* attraverso l'odierno biellese.

(22) PASSERINI, *Il territorio insubre ecc.*, pag. 152.

(23) *Liber Notitiae Sanctorum Mediolani* (ediz. MAGISTRETTI e MONNERET DE VIELLEARD, Milano, 1917), c. 232 A, c. 246 D.

(24) FRACCARO, *L'Italia romana ecc.*

(25) BOGNETTI, *S. Maria ecc.*, pag. 17, 53, 54; PASSERINI, *Il territorio ecc.*, pag. 15 e « Carta del territorio ecc. ».

(26) Delle due vie (attestate nel comune tratto ossolano dalla famosa iscrizione di Vogogna (C.I.L., V, parte II n. 6649), il cui miglior commento, nonostante i tanti anni passati, rimane pur sempre, a prescindere dalla faccenda ormai smentita della provincia ossolana delle Alpi Aetreae, quello del DE VIRI *La provincia romana dell'Ossola*, Firenze 1882, pag. 195 e segg.) l'una risaliva da *Novaria* per Oleggio, Borgo Ticino e la riva del lago, l'altra per Borgomanero e la conca del Cusio. A favore della prima, già voluta dal MOMMSEN come *via municipalis* (C.I.L., V, parte II, pag. 734), stanno sia il titolo molto significativo di *via major* che ancor si dava alla strada per Borgo Ticino in epoca medioevale (CERRUTI A., *Statuta Communitatis Novaria* de anno 1277, Novara 1878), sia la denominazione popo-

Da parte nostra, in altre parole, non ci si sa sottrarre sia al sospetto che l'itinerario *Comum-Sibirium-Novaria* possa esser stato in gran parte solo una variante, attraverso *Vercellae*, della *Aquileia-Eporedia*, sia all'ipotesi che esso fosse teso ad incontrare la strada del Verbanò ben prima di Gallarate e rispettivamente a passare il Ticino poco a sud di Turbigo, sullo stesso ponte per cui transitava la *Mediolanum-Novaria*.

Un decorso in tal senso della *Comum-Novaria* può del resto trovar incoraggiamento in certi obblighi di manutenzione del ponte di Turbigo che ancor nel secolo XII pare riguardassero la comunità di Velate, nel varesotto (27); mentre quello della *Aquileia-Eporedia* trova tanto un'analogia nel suo stesso passare sull'Adda pure all'estremità inferiore del Lario ad Olginate (28), quando una certa possibilità nel riscontrare proprio nell'alto gallaratese di tracce che tutto sommato sembrerebbero possano riferirvisi.

Quest'ultimo itinerario certo ripropone il problema di un ponte sul Ticino poco prima di Sesto, dato che quei presunti resti di un antichissimo transito qui ancor esistenti nel '700, fra il Presualdo e Castelletto (29), a detta sia del Melzi che più tardi del Bellini devono risalire solo all'età medioevale (30). Ma altrettanto certo è pure che se il problema resta insoluto non per questo vale ad escludere tassativamente la cosa.

* * *

Modificatasi di tracciato grado a grado nel corso dei tempi, la *Mediolanum-Stationa* — da ritenersi una semplice *via municipalis* probabilmente divenuta, nel III-IV secolo, semplice frazione di un itine-

lare di romana recata da più strade oggi secondarie, snodantesi sopra Arona, sopra Stresa, sopra Feriolo e presso Ornavasso (De VIRI, *Il lago Maggiore ecc.*, pag. 103-104). Quanto all'itinerario per Borgomanero e la conca del Cusio si veda, sia pur con qualche riserva, PEZZA F., *Romanità e attualità della Sempione-Genova per Novara* in « Boll. Stor. Prov. Novara » 1948 n. 2-3. Certo è che anche dopo il II secolo il Sempione non dovette mai esser molto praticato (STÄBLIN F., *Die Schweiz in römischer Zeit*, Basilea 1931, pag. 356 e seg.). A queste due vie abbiamo qui accennato in particolare perchè di esse la prima non è escluso fosse in rapporti con la nostra.

(27) MANARESÌ C., *Regestum S. Mariae de Monte Vellate*, Roma 1937, doc. 399, pag. 271-272.

(28) MAGNI A., *Il ponte romano di Olginate* in « Riv. Arch. Com. » 1929, pag. 45; BERTOLONE, *Lombardia romana*, Milano 1938, pag. 255 e segg.; DE GIASSI, *Il ponte romano di Olginate e la strada da Bergamo a Como* in « Riv. Arch. Com. » 1946, pag. 5.

(29) ARISTA G., *Memorie maravigliose di Castelletto sopra Tesino*, Milano 1716, pag. 10; CAMPANA F., *Monumenta Somae locorumque circumiacentium*, Milano 1784, pag. 17.

rio per *Curia Raetica* più occidentale di quello attraverso *Comum* ed il *Cunus Aureus* (= Spluga) o il *Septimius* (= Septimer) — trova oggi i propri equivalenti nella strada statale del Sempione fra Milano e Sesto Calende e nella strada provinciale del Verbano orientale fra Sesto ed Angera.

Uno fra i primi e più importanti motivi che già prima del Mille dovettero modificare e farne scomparire in vari tratti il percorso dovrebbe identificarsi con il lento ma inesorabile prevalere cui nel tempo andarono incontro molte di quelle *viae vicinales*, le quali, più o meno parallelamente alla strada, avevano servito nella romanità i diversi piccoli abitati rurali ostentatamente trascurati dei rettifili.

Così si può spiegare l'andamento preso, sin da allora, soprattutto tra Rho — presso cui i Longobardi avevan posto una *fara*, certo per controllo — e Legnano; nonchè il deciso spostarsi, più avanti, del tracciato su Gallarate — altra *fara* — e su Golasecca. Questo percorso difatti è quello caratteristico in epoca medioevale avanzata della cosiddetta *strada de Rho* (31); parte della quale, tra l'altro, di riflesso all'importanza presa da Castelseprio in quei secoli, finì, per appararsi, in unione al tratto che costeggiava la valle Olona dell'antica strada *Novaria-Comum*, alla via diretta tra *Mediolanum* e il varesotto (28).

Sul finire dell'XI secolo, allorchè Gallarate si cinge di difese periferiche, la inserzione in esse di due porte, rispettivamente verso sud-est e verso nord-est — porta di Fraccia e porta di Capo Vico —, dimostra come a quell'epoca la strada per il lago passasse ormai decisamente da questo centro. Anche Somma viene poco più tardi dotata di una cinta, e la vecchia via, con l'abitato che le si era andato stringendo attorno, vi resta compresa entrando da porta Orientale ed uscendone da quella dei Leoni.

Nel secolo XIV sorge poi a Milano il castello visconteo, fuori da quella porta Giovia, che, dal 1170 circa, anno della ricostruzione delle mura cittadine dopo la distruzione del Barbarossa, aveva forse spo-

(30) MELZI L., *Storia di Somma Lombardo*, Milano 1880, pag. 227; BELLINI, *La valle del Ticino e le derivazioni d'acqua milanesi nel sec. XII* in «Rass. Gall. Storia Arte» 1936 n. 4, pag. 19-20.

(31) Dagli *Statuti delle strade e delle acque del contado di Milano del 1346*, pubblicati dal PORRO LAMBERTENGHI in «Miscell. Storia Italiana», tomo VII, Torino 1869, pag. 309 e seg., sappiamo che la *strada de Rho*,... che *comenza fori de porta Zobia incima del boscho* (sic), attraversava le pievi di Trenno, Nerviano, Parabiago, Olgiate, Gallarate, Arsago, Mezzana, Somma, Angera, Brebbia e Cuvio, tutti o gran parte dei cui abitanti erano tenuti ad obblighi di manutenzione, calcolati in braccia, a seconda della singola capacità a contribuirvi e del fatto di esserne attraversati o solo di gravitarvi sopra, anche indirettamente; al pari, in quest'ultimo caso, di taluni luoghi delle pievi di Seprio, e, più, oltre, di Leggiano, di Varese e di Cuvio stessa, per il resto — salvo Leggiano — principalmente interessate, con altre, alla cosiddetta *strada de Bolà*, che da Milano raggiungeva, per Saronno, Varese e poi risaliva la Valganna.

stato la propria sede di un centinaio di metri verso nord. E alla *strada de Rho*, probabilmente già in questa occasione, viene anche qui, subito sotto la città, dato per breve tratto un nuovo percorso svolgentesi al largo dell'ostacolo, verso nord.

Se questo è comunque incerto, sta di fatto che nel secolo successivo, con la ricostruzione e l'ampliamento del vecchio fortilizio ad opera degli Sforza, nonchè con la recinzione del relativo parco — il quale includeva gran parte del vecchio tracciato sotto la città, dilatandosi sin verso la zona degli attuali piazzali Brescia e Firenze — la via per il lago venne fatta originare, con quella per Varese, dalla pusterla delle Azze, per decorrere poi a settentrione del giardino ducale e di S. Ambrogio *ad nemus*, pressapoco lungo il percorso dell'odierna via Canonica, fino alla Cagnola, donde, disgiuntasi dalla prima, essa raggiungeva di nuovo l'antica sede fra Boldinasco e la cascina del Pero.

Tra il XVI ed il XVII secolo, mentre a sud dell'Olona, nel gallaratese, ed oltre, il nuovo tracciato si stabilizza definitivamente, a Milano la costruzione a più riprese attorno al castello della *ghirlanda*, poi della *tenaglia* settentrionale, infine del baluardo a stella, prima a sei punte e in seguito a dodici, non muta che di poco la situazione precedente. In altre parole, la via esce ora da porta Tenaglia, che ha sostituito la pusterla delle Azze, e subito attraversa il borgo degli Ortolani; ma in immediato prosieguo il percorso resta immutato.

Fino a che si arriva al XVIII secolo. In cui, incanalatosi l'Olona nel vecchio letto della Mussa ancor più a nord di quanto non si avesse — e cioè in modo da farne risultare ormai la cascina S. Siro ad occidente —; rifattasi affluire nell'Olona la Mussa stessa, che gli Sforza avevan fatto deviare verso il loro parco; e distruttasi infine la cinta di quest'ultimo; alla cosiddetta strada del Portello, che attraversava il parco stesso, fu data funzione di sussidiaria del primo tratto della via postale del Verbano, sempre snodantesi ufficialmente a nord del castello (32).

Ma sopravviene l'epoca napoleonica, e con essa l'iniziale realizzazione, sempre a Milano, del foro Bonaparte e dell'accesso monumentale a questo dalla campagna, destinato ad essere il termine grandioso della strada del Sempione, che intanto si sta aprendo il passo fra le Alpi. E la gente comincia a transitarvi, per abbreviare il percorso prima della Cagnola.

(32) Di questi lavori non esiste precisa memoria ma di essi si può ben avere una idea raffrontando fra loro le carte topografiche che precedono e seguono questo periodo. Come riferimento per l'avanti si veda, ad esempio, la «*Carta di circoscrizione per l'introduzione a Milano delle biade et delli fieni*» del 1682, un particolare della quale, per noi interessantissimo, è così ben riportato in «*Storia di Milano*», vol. X, Milano (Fondaz. Treccani) 1957, pag. 114.

Nel 1808, raggiunto il lago Maggiore e costeggiatolo fino a Sesto, la strada del Sempione tocca peraltro la sponda piemontese del Ticino e subito viene ripresa in direzione di Milano lungo un tracciato che ignora totalmente qualsiasi altra precedente via. Golasecca è tagliata fuori; Somma vien interessata dai lavori quanto altri mai. Diviso in due il giardino visconteo, la nuova via irrompe difatti nell'abitato sul lato nord del castello, ne corre esattamente lungo una parte dei fossati portati a livello, impone demolizioni di case. E finalmente ecco la vecchia strada postale che gli ingegneri napoleonici giudicano da qui in avanti sfruttabile. Ma solo per il momento!

Una moderna sistemazione dell'ulteriore tratto fino a Milano era pure in programma. Tuttavia non se ne fece più nulla. Così toccò all'I.R. Governo Austriaco provvedervi negli anni seguenti.

Nel 1820 fu la volta di un tronco di strada costruito ex novo in rettilineo fra Somma e la Masnaga, per modo che l'abitato di Casorate risultasse a margine della via. Nel 1840 venne rettificato e allargato quello fra Gallarate e Podierna sua frazione di Madonna in Campagna. Nel 1843 venne costruito in sopralzo, contro le esondazioni del torrente Rile, un altro tratto ancora, dalla Madonna in Campagna alla Cascina delle Corde o del Buon Gesù in territorio di Busto Arsizio. Infine, nel 1854 anche il tronco da qui a Legnarello subì un radicale riassetto (33).

Il resto rimase come era.

PIER GIUSEPPE SIRONI

(33) MELZI, *Storia di Somma Lombardo*, pag. 81, n. 1 e 2.

Note sul *castrum* medioevale di Mariano

« Se questo castello fosse un titolo della terra che una porta col nome di Borgo, o se veramente Mariano avesse una rocca, e se questa fortezza fosse nel colle vicino cui detto il Castello, o pure interno della chiesa di S. Stefano che si dice situata nel castello, non trovo documento che me ne dia certezza... Ed in vicinanza alla chiesa di S. Stefano vedesi anche a nostri giorni un avanzo di torre vecchia che accresciuta in lunghezza con mattoni serve per torre delle campane, e la credenza più comune crede che il castello fosse qui dove rimane l'avanzo della torre, e che sul colle indicato fosse altre volte un monastero di monache e ciò mi pare più probabile; la chiesa di S. Stefano era nel castello e se il castello era nel colle opposto come vale credere che il detto castello comprendesse e il colle e tutto il piano che va dal colle alla chiesa ed essendo la chiesa dentro il castello, anche oltre ritrovassi, con che sarebbe stata una fortezza più ampia del reggio castello di Milano contro lo stile de' tempi antichi... » (1). Così scrive un Anonimo del Settecento in alcune carte che descrivono la chiesa di Mariano.

Cercheremo in base ai documenti che non furono di aiuto all'Anonimo, di provare l'esistenza del *castrum* di Mariano Comense.

La pieve di Mariano fu munita durante il medioevo di più castelli, modeste fortificazioni, dei quali rimangono oggi scarse vestigia o un semplice ricordo toponomastico; Arosio, Carugo, Gattedo, Inverigo e Mariano (2) ebbero una piccola difesa atta a proteggere le popolazioni

(1) ARCHIVIO PREPOSITURALE DI MARIANO (=APM), carte dei primi anni del XVIII secolo; le note stese in stile ampolloso e un po' ingarbugliato, sono di mano del prevosto o di qualche canonico.

(2) SEREGNI G., *Del luogo di Arosio e de' suoi statuti nei secoli XII-XIII*, Torino, 1901, estr. « Miscellanea Storia Italiana », S.III.T.VII., pp. 12-14. GALBIATI G., *Carugo, frammenti di storia dei vecchi tempi*, Como, 1955, estr. « Strenna della Brianza 1955 », p. 2. PEROGALLI C. - BASCAPÈ G., *Castelli della pianura lombarda*, Milano, 1960, p. 169 (Giussano - Gattedo), p. 170 (Inverigo). ROSSI V., *Alberto da Giussano capitano della Compagnia della morte*, Milano, 1876, pp. 64-65; lo sperone di mura del castello, ancora visibile al tempo del Rossi, è oggi del tutto scomparso. *Statuti delle strade ed acque del contado di Milano fatti nel 1346*, a cura di G. Porro Lambertenghi in