Ipposidra

Di Samantha Vencato 3402296835 CAI Somma Lombardo
L'ipposidra la via Ferrata delle Barche)

MIRACOLO INGEGNERISTICO, FALLIMENTO ECONOMICO

A Somma Lombardo, e in particolare nel territorio a nord - ovest e a sud della città,

sono oggi ancora visibili terrapieni, ponti diroccati e altre numerose rimanenze tutte appartenute ad un'antica via ferrata chiamata Ipposidra, ormai un lontano ricordo sbiadito nel tempo. L'ipposidra, o via ferrata delle barche, era un'opera ingegneristica di alto livello che fu realizzata nella seconda metà dell'800 per trasportare le barche da Tornavento a Sesto Calende, evitando così il problema di risalire il fiume Ticino nei punti dove la corrente rendeva difficile e pericolosa la navigazione (per un breve tratto di fiume potevano volerci anche settimane). L'opera, che fu in funzione solo 7 anni dal 1858 al 1865, nonostante fosse un'opera di altissimo livello, rappresentò un vero fallimento, in quanto ormai le ferrovie con treni funzionanti a vapore rappresentavano la vera innovazione dell'epoca. Di questa vecchia ferrovia non rimangono che terrapieni, vecchi ponti ormai ridotti a rudere, suggestivi manifesti dell'epoca risorgimentale lombarda.

Fu Carlo Cattaneo il primo ad occuparsi del problema delle migliaia di barche che non

erano in grado di risalire il fiume per raggiungere Sesto Calende, il porto di riferimento dove stoccare i carichi, in particolare il cotone e il grano. Cattaneo si convinse quindi a sostenere il progetto di una ferrovia che partendo da Tornavento permettesse alle barche di "risalire il fiume via terra" e giungere fino a Sesto Calende. L'iniziativa fu ideata da Giovan Battista Frattini e da Francesco Besozzi, e fu avviata con la costituzione della società nel 1846. La nuova ferrovia avrebbe connesso i porti di Tornavento e Sesto, permettendo alle barche di risalire via terra in meno di mezza giornata. Su

larga scala avrebbe permesso di connettere l'Adriatico alla Svizzera, destinataria quest'ultima dell'esportazione di grano. L'autorizzazione effettiva alla realizzazione fu rilasciata dal governo austriaco (allora il milanese e tutto il territorio era assoggettato all'impero asburgico) il 18 marzo 1848. Cattaneo dovette ricercare anche numerosi finanziamenti (l'opera costò più di 1'500'000 L austriache) anche presso amici banchieri e grandi imprenditori. Il progetto tecnico fu redatto dall'ing. Giacomo Bermani, che ne studiò attentamente pendenze e sistemi di contrappeso per far salire o scendere le barche. Per la realizzazione dell'ipposidra furono espropriati terreni a più di 250 proprietari. La costruzione dell'infrastruttura cominciò nel 1851, e durò 7 anni culminando nel 1858, anno di inaugurazione.

L'OPERA IN FUNZIONE

L'ipposidra a Sesto Calende: ascensore in grado di restituire le barche al fiume.

Il 5 febbraio 1858 si sperimentò il primo "attiraglio" dei carri fuori dal fiume. Sull'ipposidra circolavano poco meno di un centinaio di cavalli, 28 pesanti carri a 8 ruote, 6 carri a 4 ruote. Le barche venivano estratte dal Ticino presso una darsena sotto il borgo di Tornavento, direttamente collegata con il naviglio Grande e la Bocca di Pavia. Qui una quarantina di cavalli servivano per estrarre le barche dall'acqua. Fino a Somma il percorso è in salita, con una pendenza calcolata affinché i cavalli e il carico fossero in sicurezza. A Somma le barche scendevano verso il torrente Strona senza cavalli, ma con un sistema di freni (mediante "taglio ardito"). Le barche così fatte calare verso la costa della valle dello Strona, superavano il fiume sull'alto ponte (su cui oggi passa la Strada Provinciale) e giungevano alla stazione, dove altri 40 cavalli erano ospitati e pronti per dare il cambio a quelli che avevano fin qui trasportato il carico. Dopo la stazione e il cambio cavalli, i carri con la barca costeggiavano l'antica via Ducale, detta anche "Mercantera". in Località Groppetti la via ferrata doveva affrontare una ripida discesa. In questo punto quindi il carro con il carico veniva collegato mediante un cavo ad un carro senza carico posizionato a valle come contrappeso: il carro con la barca scendendo faceva risalire il carro vuoto. Un tempo chiamata Località "mulini" ,

era in questo luogo che culminava il tragitto delle barche trasportate sulla via ferrata da Tornavento a Sesto. Qui giungevano su un terrapieno a 20 metri di altezza dal fiume, da cui venivano calate con una piattaforma ad ascensore munita da contrappesi e mossa da una ruota ad acqua. Le barche, restituite al fiume, venivano trainate sempre dai cavalli della società fino al punto di alaggio di Sesto.

IL FALLIMENTO DELL'ATTIVITÀ

Il sogno e le grandi opere dovettero misurarsi con la realtà e con l'avvento delle ferrovie a vapore, prime su tutte la linea Novara-Arona. Non da meno i proprietari delle barche si opposero all'utilizzo della via ferrata: anzitutto pare che le barche si danneggiassero nel tragitto, e comunque si stava rivoluzionando un'attività che

andava avanti da secoli secondo una tradizione molto radicata, quella della cultura del fiume, che non voleva rinunciare alla sfida delle rapide nel risalire il Ticino. Così dai 18 viaggi giornalieri stimati, se ne fecero meno della metà, e le cose non migliorarono mai, tanto che il fallimento della società fu dichiarato in meno di 10 anni di attività. Precisamente la società fallì nel 1865, lo stesso anno dell'inizio dell'attività della ferrovia con treni a vapore che avrebbe collegato Gallarate, Milano) a Sesto. Proprio di questa ferrovia non si fece preoccupazione l'ing. Vismara, che in fase di progetto non reputò l'opera concorrenziale.

COSA RIMANE DELLA VIA FERRATA DELLE BARCHE

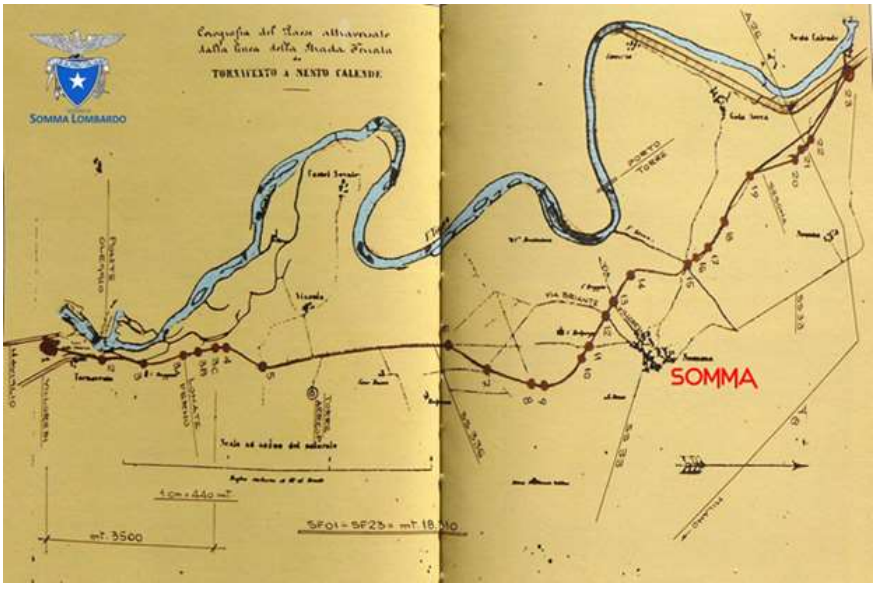
Della via ferrata delle barche che collegava Tornavento a Sesto rimangono numerose tracce, in particolare nei boschi e nelle foreste, dove l'attività antropica è stata limitata. La società vendette quanto poté al comune di Somma Lombardo cedette il ponte sullo Strona, che andò a sostituire il vecchio ponte medioevale, ora rudere sito a pochi metri più a nord- sul quale passa ancora oggi la strada provinciale che conduce a Golasecca.

Tracciato delle ferrovie a vapore: a sinistra del fiume Ticino la Novara – Arona,; a destra la linea Milano – Arona al centro l'Ipposidra,

Il porto a Tornavento, la stazione a Somma, e le altre strutture furono cedute a privati, così come fu venduto il metallo della via ferrata. Rimangono le strutture più evidenti, i terrapieni che creavano le calcolate pendenze, e su cui correvano i binari, ma soprattutto i ponti, alcuni ancora con l'arcata, che accompagnano gli escursionisti in brughiera come se fossero antiche costruzioni di un'epoca passata, neanche troppo lontana. Il parco del Ticino propone un itinerario segnato con le iniziali IP che utilizza sentieri e strade che costeggiano in più punti il tracciato della via ferrata, che sul territorio Sommese conta il maggior numero di rimanenze e testimonianze.

IL SENTIERO DELLE VIE VERDI DEL TICINO

Il Parco del Ticino ha individuato un percorso escursionistico concepito per raggiungere e visitare le principali rimanenze di questa speciale infrastruttura ormai perduta. Il sentiero del Parco è segnalato con cartellonistica e dà indicazioni che riportano le lettere **IP (Ipposidra).** Chi intende percorrerlo tutto il sentiero parte da Tornavento, dove si costeggia l'antico letto del Naviglio Grande ed il fiume Ticino, fino a raggiungere ad alcune abitazioni e vecchi opifici. Da qui, salendo di quota, ci si



addentra nei boschi di Vizzola Ticino, si raggiunge Somma Lombardo entrando in città (attenzione a non perdersi) e riprende in fondo a via Ronchi scendendo verso il fiume Strona. Il sentiero ripercorre l'antica Via Ducale e raggiunge Golasecca, dove si trovano alcuni tratti difficili da percorrere con la bicicletta. Si giunge infine a Sesto Calende, dove il percorso culmina lungo l'alzaia, molto vicino al centro del paese. Qui dove una breve via porta il nome dell'ipposidra è il luogo dove le barche venivano rimesse in acqua.

- Il percorso circa 21 Km, attraversa aree trafficate e il centro urbano di Somma.
- Tempo stimato di percorrenza: 5 h. 30
- Periodo consigliato da settembre a giugno evitando i mesi più caldi)
- Maggiori informazioni sul sito del Parco del Ticino

Fonti storiche da : M. Maggioni, *Alta valle del Ticino, lo sviluppo economico 1815-1940* , pp 75-79 - Macchione Editore