

Monsmarsinus

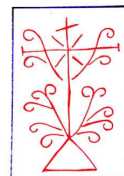
Periodico di informazione storico culturale

Numero 6 - Dicembre 2009

N° di reg. 1/08 Registro dei periodici Trib. di Tortona

Comune e Pro Loco di Montemarzino

Amici della cultura "il Tesoro di Grigò"



QUANDO NELLE NOSTRE VALLI SI ASPETTAVA IL TRENO (ma non arrivò neanche il tram)

Nel Regno di Sardegna la costruzione delle prime linee ferroviarie fu avviata negli Anni Quaranta dell'Ottocento (ed una giornata memorabile, il 26 febbraio 1854, fu l'inaugurazione della linea Torino-Genova, un'opera ciclopica per quei tempi), tuttavia per il collegamento tra Genova e Milano si dovette attendere alcuni anni dopo l'Unità d'Italia (1867). E questa linea si dimostrò subito di vitale importanza, poiché collegava il porto di Genova, il più importante del Mediterraneo, con la città di Milano dove era avviato un processo industriale di notevole rilievo, pertanto il trasporto a mezzo strada ferrata si rivelò subito essenziale per lo sviluppo della nascente industria italiana.

Ma ben presto la primitiva linea dei Giovi (Genova-Novi-Tortona-Milano) si dimostrò insufficiente tanto che da più parti si reclamava con insistenza una nuova linea più veloce e che meglio rispondesse alle esigenze del momento. Per questo fiorirono progetti o proposte di nuovi tracciati per collegare le due importanti città. Nell'archivio storico della Città di Tortona è raccolta sufficiente documentazione che dimostra quanto interesse andasse sollevando la nuova ferrovia e ci consente di ricostruire le vicende legate alle prime ferrovie.

Per quanto ci riguarda, due proposte in particolare meritano attenzione perché interessavano direttamente il nostro territorio, cioè le valli del Curone e del Grue, che venivano a trovarsi in una posizione geografica di favore, lungo uno dei percorsi obbligati tra il mare e la Pianura Padana. E il comune di Montemarzino, senza volerlo, si trovò al centro di un animato dibattito.

Correva l'anno 1874. A Genova come a Milano e in tutta la Lombardia si reclamava se non una nuova linea ferroviaria, almeno una "succursale dei Giovi" come efficiente alternativa alla linea allora esistente. In questo clima di ammodernamento il 30 gennaio vedeva la luce a Genova un opuscolo redatto da un tale Geom. Leonardo Lombardo. Premessa la necessità di un agevole e più rapido collegamento tra il porto di Genova e la valle del Po (ma anche con la Svizzera e il Nord Europa, essendo, dal 1872, iniziati i lavori del tunnel del San Gottardo), l'autore proponeva un nuovo percorso ferroviario che, peraltro, ricalcava un tracciato secolare, quello della Strada del Sale o Via dei Feudi Imperiali.

Da Genova la ferrovia – secondo il progetto Lombardo – avrebbe raggiunto Crocefieschi, quindi attraverso la Val



Sisola, la Val Borbera, sarebbe arrivata a San Sebastiano. In questa località un tronco avrebbe puntato su Varzi, quindi Zavattarello e Piacenza, per poi innestarsi sulla linea del Brennero. Un altro tronco da San Sebastiano, attraverso la valle del Curone, avrebbe raggiunto Tortona o Voghera, quindi Milano e il Nord Europa.

Pertanto percorrendo la valle del Curone avrebbe attraversato parte del territorio comunale di Montemarzino ed alla Barca era ipotizzabile la prima stazione dopo San Sebastiano. Ma purtroppo il treno non arrivò in Val Curone. Il governo, con la legge 29 luglio 1879, elaborò una graduatoria delle priorità delle linee ferroviarie più urgenti da costruirsi nel territorio nazionale e la nuova linea Genova-Milano si trovò al 5° posto. Nel 1881 il governo scelse il percorso della Valle Scrivia e poco dopo fu dato il via ai lavori per la nuova galleria dei Giovi (8231 metri).

Tuttavia, andate deluse queste attese, non trascorse molto tempo che si accese una nuova speranza, Fu il comune di Garbagna ad attivarsi, dopo che un compaesano che risiedeva a Roma, l'Avv. Moiasa pubblicò "un dotto articolo" sul giornale della capitale 'La riforma', in cui sosteneva la necessità di una linea ferroviaria che ancora ricalcava il secolare percorso dei Feudi Imperiali (Genova-Casella-Rocchetta Ligure-Garbagna-Tortona-Castelnuovo-Mortara-Novara-Arona). A differenza delle iniziative prese alcuni anni prima, il fatto nuovo era costituito dall'apertura della galleria del San Gottardo che avrebbe certamente incrementato gli scambi commerciali tra il porto di Genova ed il centro Europa: quindi ora si caldeggiava una linea diretta che raggiungesse il nuovo tunnel da Genova e Novara e al Canton Ticino, passando per Tortona.

Il comune di Garbagna non si lasciò sfuggire l'occasione e il 1° gennaio 1882 furono convocati cittadini ed amministratori delle località interessate al percorso della nuova ferrovia per la costituzione di un apposito comitato: nonostante la stagione fredda e la giornata di capodanno intervennero ben 177 persone. Il Sindaco di Garbagna, Silvestro Alvigini, sostenne la linea per tre ragioni: era una vera succursale ai Giovi; era la linea più breve tra Genova e il Gottardo; era la linea più strategica.

Nella valle del Grue erano previste due stazioni, una a Garbagna ed un'altra all'altezza di Montegioco, dopo aver attraversato parte del territorio nel comune di Montemarzino. Ma, anche questa volta la proposta non ebbe successo forse perchè Garbagna non godette di appoggi abbastanza influenti, anzi, incontrò l'indifferenza di Tortona e l'ostilità di Voghera e di Pavia che si sentirono emarginate dal tracciato proposto da Garbagna.

Il problema dell'attraversamento ferroviario dell'Appennino si ripropose nuovamente nel 1903, quando venne insediata la Commissione parlamentare Adiamoli incaricata di studiare il problema ferroviario nazionale nel suo insieme e quindi valutare quelle proposte e quei progetti che fossero stati presentati.

Per quanto riguarda la nostra zona, si fecero avanti Alessandria, Novi, Tortona e Voghera, ognuna avanzando proposte che favorissero la propria città e territorio, a danno delle altre. Voghera, in particolare temendo l'isolamento ferroviario entrò nel dibattito proponendo la 'direttissima' Ronco-Voghera, attraverso un percorso appenninico, da Ronco a Isola del Cantone, attraverso due nuove gallerie. Quindi, superate le valli Vobbia e Spinti, il tracciato doveva raggiungere la Val Borbera con stazione a Persi, per proseguire, in gallerie, verso Molo e la loc. Feiga (Santuario della Madonna del Lago), fino a Garbagna. Poi avrebbe attraversato un tratto della Valgrue e dopo Baiarda e Scrimignano, sarebbe entrata ancora in galleria nel contrafforte di Montemarzino, raggiungendo la Val Curone e Volpedo e, dopo Casalnoceto e Rivanazzano, la stazione di Voghera. Proposte, diciamo pure, che avrebbero impegnato capitali enormi: inevitabile, quindi che non sortissero alcun risultato concreto. Le uniche opere compiute della tanto attesa 'direttissima' sarebbero state il tratto Ronco-Arquata e

Arquata-Tortona, aperte nel 1914 mentre la tanto sospirata Tortona-Mortara continuò ad essere un sogno irrealizzabile.

Tramontata ogni speranza di veder sfrecciare il treno lungo le nostre valli, ai primi del Novecento, si puntò sulle tramvie. Come noto, dal 1889 era attiva la tramvia a vapore Tortona Monleale ma presto fu avvertita l'urgenza della prosecuzione della linea fino a San Sebastiano. La questione fu dibattuta in articoli di giornali e convegni e con la costituzione di comitati. In particolare a San Sebastiano si era attivato l'Avv. Callisto Giani. Trovò un alleato fidato nel Generale Aristide Arzano, fondatore e presidente della Società Storica Tortonese 'Pro Julia Derthona'. Sensibilizzarono al problema i comuni della valle interessati e fu costituito un comitato. Ma ancora una volta sorsero problemi a non finire. E a complicare le cose subentrò anche il campanilismo. Infatti pure Garbagna reclamò la sua brava tramvia. Scoppiarono le polemiche e, qualche anno dopo, scoppiò la guerra, la Prima Guerra Mondiale. I sogni si infransero definitivamente e più nessuno parlò delle tramvie. Tuttavia i collegamenti tra Tortona e le due valli furono resi più rapidi e più moderni grazie alle corriere. In Val Curone fu un'iniziativa di Pietro Cavallero di Fabbrica, che realizzò la prima linea di autocorriera da Fabbrica a Volpedo e, quando ormai la tramvia nel 1934 cessò l'attività, la corriera di Cavallero raggiunse Tortona. Purtroppo un incidente stradale alla vigilia di Ferragosto del 1935 stroncò la vita ad un intraprendente personaggio, che con la sua opera contribuì non poco alla valorizzazione della Val Curone.

In Val Grue operò la ditta Alvigini, presente fin dalla fine dell'Ottocento. Dalla diligenza a cavalli, dopo la prima guerra mondiale, passò alla corriera: la prima corriera fu un mezzo militare acquistato dall'esercito, poi via via furono acquistate macchine più moderne in grado di svolgere il servizio con efficienza e sicurezza.

Ora anche le mitiche corriere (quella dell'Alessandrina, poi Arfea in Val Curone e quella di Alvigini in Val Grue) stracolme, soprattutto al sabato, di passeggeri, e di merci accatastate alla meglio sul tetto, sono diventate un lontano, patetico ricordo, soprafatte dalla motorizzazione generale.

Armando Bergaglio

USI E COSTUMI - La crocetta della Costa

Da qualche tempo è stata ricollocata da Piero e Felice, la croce che da tempi lontanissimi segna il bivio che porta alla frazione Costa.

Questa croce insieme a diverse altre sparse nel territorio di Montemarzino, a detta delle persone più anziane, segnalavano la presenza di cimiteri o luoghi di sepolture in seguito al succedersi di fatti bellici.

Nei campi limitrofi furono infatti trovate ossa umane e resti di tombe. Da tempi lontani si onoravano questi luoghi e queste croci con le rogazioni soprattutto nei territori di Costa e Reguardia, Montemarzino, Roncascinate e Scrimignano.

Venivano infatti effettuate processioni nelle quali i fedeli innalzavano preghiere per la pace, per la salute e per il buon esito dei raccolti agricoli.

La processione iniziava a Montemarzino ed in vari giorni, sostava vicino alle croci infiorate dalle ragazze.

Il parroco cantava ed i fedeli ripetevano le litanie dei santi e speciali suppliche.

Ricordo che l'orazione era rivolta ai quattro punti cardinali e comprendeva anche le particolari litanie delle rogazioni:

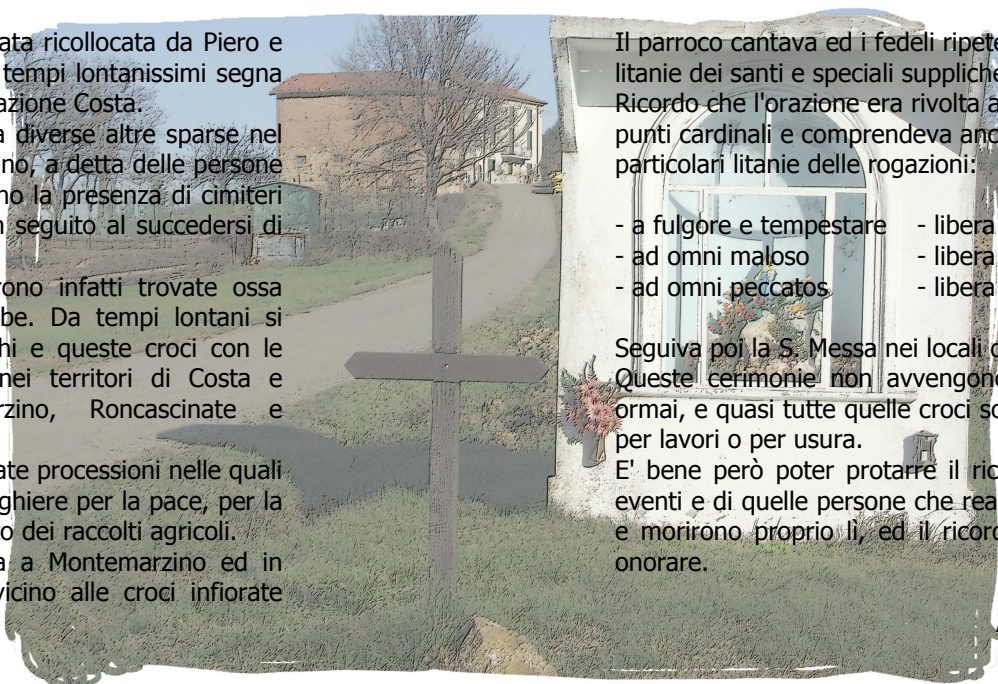
- a fulgore e tempestare - libera nus Domine
- ad omni maloso - libera nus Domine
- ad omni peccatos - libera nus Domine

Seguiva poi la S. Messa nei locali degli oratori.

Queste cerimonie non avvengono più da anni ormai, e quasi tutte quelle croci sono scomparse per lavori o per usura.

E' bene però poter protarre il ricordo di quegli eventi e di quelle persone che realmente vissero e morirono proprio lì, ed il ricordo è doveroso onorare.

Renzo Morandi



CENNI STORICI - "La fontana di Zebedassi"

La frazione di Zebedassi conta attualmente poco più di una ventina di case molte delle quali disabitate oppure occupate da anziane persone, ultima generazione che ancora sente di appartenere a questo paese. Si dice che ognuno abbia i propri natali nel sangue e che in fondo senta sempre la mancanza di casa quando si allontana, allora con l'augurio che le nuove generazioni un giorno lo possano ripopolare, vi voglio parlare di Zebedassi, in particolare di alcune opere eseguite dagli abitanti e ancora esistenti.

Innanzitutto la fontana. La fontana di Zebedassi fu costruita nel 1856 dall'appaltatore Giovanni Silla su richiesta della popolazione che necessitava di trarre acqua per i bisogni famigliari. Da subito tutti gli abitanti furono d'accordo che l'acqua proveniente dalla fontana non potesse essere utilizzata per il bestiame ma solo per le necessità casalinghe.

Il primo muro realizzato è quello rivolto a nord, lungo 1 m e 56 cm e alto 6 metri, il secondo muro rivolto a sud è lungo 2 metri e alto 4,5 m, l'imposto della volta è alto 1 m e la lunghezza della volta è di 1,5m.



Durante la visita di controllo da parte del vicesindaco del Comune e di due consiglieri comunali vennero riscontrati degli errori nella costruzione, infatti la misura rilevata dell'opera risultò essere complessivamente di 39 m., mentre in seguito a perizia fatta eseguire risultò che avrebbe dovuto essere di 11,12 m., pertanto l'appaltatore aveva eseguito in più 20,88 m. che, calcolando il costo di 8 lire per metro, portarono il costo a 177,04 lire.

Silla aveva già eseguito lo scavo per la fondazione dei muri quando i lavori vennero sospesi. Durante il periodo della sospensione tutto il lavoro che era stato fatto fino ad allora eseguito venne distrutto da una frana, perciò l'impresario dovette eseguire un nuovo scavo per il quale impiegò 16 giorni. Calcolando il costo di 2 lire per metro, il nuovo scavo costò a 32 lire, portando le spese alla somma di complessive a 615, 66 lire.

Il collaudo dei lavori avvenne il 15 ottobre 1856 da parte del perito nominato dal Comune, Carlo Sacco, che così scrisse: "Avendo il sottoscritto perito esaminato in contesto tutti i lavori fatti dall'appaltatore Giovanni Silla, tanto quello della formazione della sacrestia e stabilitura della facciata della chiesa parrocchiale di Montemarzino, nonché quelli della pubblica fontana di Zebedassi, sono riconosciuti opere notevolmente eseguiti a norma dei capitoli d'appalto e perciò meritevoli di collaudazione"



Inno a Montemarzino

MONTEMARZINO

*C'è un paese che lassù
guarda due valli intorno a sè
con case bianche, boschi verdi ed aria buona.*

*Vigneti e campi e tanto sole
per chi lavora o si riposa
cordialità a chi arriva o vive a Montemarzino.*

*Secoli di storia ha passato
fatti e ricordi a raccontar
dal bel castello alle frazioni tutto intorno.*

*Tu sei la culla di noi tutti
dolci pensieri a ricordar
o San Giovanni veglia ancor Montemarzino*

*Noi ti cantiamo con amor
siamo onorati e molto fier
d'esser tuoi figli grande e bel nostro paese*

*Tu sei nostro paese
o bel Montemarzino
o bel Montemarzino!!*

Renzo Morandi



Ricette tipiche di Montemarzino

Nonostante Montemarzino sia un paese molto piccolo, la tradizione culinaria è molto vasta. Come già fatto nelle precedenti edizioni del Monsmarsinus, a seguito alcune gustose ricette da mangiare in compagnia. BUON APPETITO!

MINESTRA POVERA

"rise et erbureint"

- * Una patata
- * Parmigiano
- * Aglio
- * Prezzemolo
- * Riso
- * Burro
- * Sale

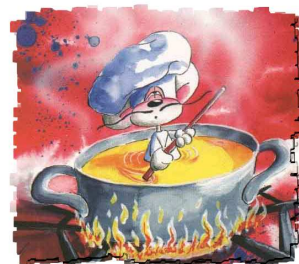


Riempire una pentola di acqua fredda aggiungendo una grossa patata tagliata a pezzi. Quando l'acqua inizia a bollire aggiungere il sale, il riso ed il prezzemolo. Portare a cottura aggiungendo verso la fine uno spicchio d'aglio intero, il burro ed il parmigiano.

POLPETTE DI PATATE

"Subric et patac"

- * Patate lessate
- * Uova
- * Formaggio grana
- * Pane
- * Farina quanto basta



Una volta lessate, passare le patate nello schiaccia patate. Impastare tutti gli ingredienti, salare a piacere, formare delle polpettine, infarinare e friggere. Servire.

Ringraziamo tutti coloro che hanno supportato e collaborato alla stesura di questa pubblicazione. Per eventuali informazioni e/o suggerimenti contattateci ai seguenti recapiti:

Tel.: **0131 / 87 81 24**

Fax: **0131 / 87 82 98**

Indirizzo e-mail: monsmarsinus@libero.it

Edizione Pro Loco. Direttore responsabile: **Enzo Coscia**

POMODOLCE
AZIENDA AGRICOLA BIOLOGICA



Via IV Novembre, 7 - 15050 Montemarzino (AL)
Tel. 0131 878135 P. IVA 01109730067
E-mail: info@pomodolce.it - www.pomodolce.it

PANIFICIO
DELLA BARCA