

## CORREVA L'ANNO ..... a GRAFFIGNANA

### FINE SECOLO DICIANNOVESIMO (Parte 5ª)

#### ABOLIZIONE PEDAGGIO PONTE IN LEGNO SUL LAMBRO (29 luglio 1872)

#### LE STRADE DI GRAFFIGNANA NEL SECOLO DICIANNOVESIMO

##### PREMESSA

Fino al 1880 la viabilità è costituita da stradine strette, in terra battuta, percorse da carri agricoli e da carrozze signorili trainate da cavalli: questo ovunque ed anche a Graffignana.

Non c'erano automobili, né strade asfaltate: i comuni avevano l'incombenza di provvedere alla manutenzione delle strade comunali con terra e ghiaia da spargere e "cilindrare" così da evitare il permanere di buche e avvallamenti nelle carreggiate.

##### SITUAZIONE STRADE 1822-1824 e 1825

Da un documento dell'archivio comunale in data 22 gennaio 1822 risulta che il nostro comune di Graffignana aveva classificato **quattro strade comunali** di cui doveva tenere la manutenzione mediante appalti pubblici: quella di S. Angelo; quella di S. Colombano; quella del Ponte; quella interna del paese.

Tale situazione resta praticamente immutata per diversi anni: .

Oltre al **manifesto-avviso** per la gara d'appalto del 19 febbraio 1824 ove si nota l'intestazione: "Regno Lombardo-Veneto, Provincia di Lodi e Crema, distretto di Borghetto", con l'appalto bandito non dalle autorità comunali ma da "Ferrario" Imperial Regio Commissario Distrettuale di Borghetto.

Graffignanaviva inoltre propone la **descrizione delle quattro strade** allora esistenti come risulta da un verbale di collaudo del 29 dicembre 1825, con la descrizione dell' "Andamento 4 strade comunali" che misurano complessivamente 6.491, 68 metri, predisposta dall' "agrimensore Carlo caccia con lettera di spiegazione al Comune e la firma del "Verbale di Laudo" da parte dei deputati Graffignanini Magnani e Vanelli.

**STRADA DI S. ANGELO:** nasce dal "villaggio (Graffignana) staccandosi dalla strada interna all'angolo della casa contrassegnata dal marchio n. 489, ossia dal ponte di cotto che passa sopra la roggia Molina e termina nel Comune di Sant'Angelo, passando prima su un altro ponte di cotto che attraversa la roggia Colombana. La strada è lunga metri. 3.272, 72".

**STRADA DI S. COLOMBANO:** nasce dal paese di Graffignana diramandosi dalla strada interna all'angolo del caseggiato ad uso osteria (poi Ramaioli e ora, poi cassa rurale e ora Municipio), percorre parte del paese di Graffignana, passa lungo la cascina della Porchirola e termina in comune di San Colombano. La strada è lunga metri 1.767, 13".



**STRADA DEL PONTE:** ha inizio dalla piazza del paese, discende nella valle sottostante del fiume Lambro e ha fine al ponte di legno sul fiume suddetto che si mantiene per metà tra i due comuni di Borghetto e Graffignana. Il tronco stradale è lungo metri 557,92”.

**STRADA INTERNA:** si dirama dalla strada di Sant’Angelo e percorre il paese nella direzione di ponente verso levante e da tramontana a mezzogiorno: termina incontrando la strada di San Colombano. La strada è lunga metri 894, 31” per un totale generale delle 4 strade di metri 6.491,68”.

Presentiamo i responsabili del comune di allora come li abbiamo rintracciati nei documenti da noi visionati e consultati: ci scusiamo per eventuali lacune.

ANNO                      DEPUTATI COMUNALI

1822                      MAGNANI

VANELLI



Manifesto per appalto strade di Graffignana 19/02/1824

1823                      MAGNANI Pietro                      MAGNANI  
                                  BIANCARDI Aniceto                      ROVEDA  
                                  GROSSI Giuseppe

1824           MAGNANI Pietro  
                  ROVEDA Giovanni  
                  GROSSI Giuseppe

1825           MAGNANI Pietro  
                  BIANCARDI Aniceto  
                  VANELLI G. Battista

**STRADE COMUNALI DI GRAFFIGNANA (7 ottobre 1867 e 1873-74)**

Da una delibera comunale del 7 ottobre 1867 per l'appalto novennale di manutenzione e collaudo, risulta che sono 10 le strade comunali di Graffignana, chiamate "tronco.

	STRADA	Lunghezza lineare metri
1	San Colombano	2.105
2	Strada interna	578
3	Vicolo Bracchi	167
4	Del Ponte	549
5	Sant'Angelo	3.771
6	De Zerbi	7.963
7	Della Cortesa	437
8	Dei Boschi	961
9	Della Pel Iola	706
10	Delle Campagne	619

Solo più tardi si parlerà di altre strade: livelli e Bacchettine.

Infatti la giunta comunale affronta nell'aprile 1873 il problema delle strade collinari delle "Bacchettine" e del "Bosco del Signore"; poi il 20 gennaio 1874 si discute della costruzione di una strada che metta in comunicazione "il castello della Pel Iola" con la strada di Miradolo, e il 21 aprile sempre del 1874, dopo la sospensione dei lavori della strada della Pel Iola per le troppe esigenze dei frontisti, il comune deciderà di farla diventare comunale.

**"PIAZZA GRANDE" E VIE INTERNE DI GRAFFIGNANA (1873-74 e 1880)**

La piazza di Graffignana, (che nelle carte è indicata come "Piazza comunale") necessita di interventi: all'ingiro della Roggia, in "piazza grande occorre riparare circa 80 quadretti di muro, con un preventivo di Lire 526 fatto dal muratore Bologna Giovanni nel 1873. Il 21 aprile 1874 il Consiglio Comunale discute su alcune migliorie da fare alle strade del paese, riferendosi soprattutto:

- all'incrocio di via S. Angelo, via dell'Osteria, via della Roggia e cascina Grande;
- a piazza comunale: si parla delle bellissime piante di castagni amari, dei lavatoi un po' rovinati, del guado e di altri problemi locali molto interessanti.

Nel **1880** il consiglio decide inoltre di riparare a sue spese alcune vie di paese che minacciano la sicurezza pubblica:

- a destra della roggia Molina;
- in via dell'Osteria: far sì che il proprietario del podere "Graffignana" (cioè la casa Belgioioso) tolga l'abbassamento dal risvolto della via;
- attuare una fossa per colare le acque piovane.

### **LE STRADE DI GRAFFIGNANA VERSO FINE OTTOCENTO**

Diamo ora uno sguardo alla situazione della viabilità interna ed esterna a Graffignana nel decennio 1881-1890, procedendo in modo schematico e con qualche utile confronto con la situazione attuale.

- **Non c'era la attuale strada dritta per Borghetto con il nuovo ponte sul Lambro:** saranno realizzati nel 1969-1971;
- **Non c'era la circonvallazione :** sarà realizzata dopo la 2<sup>a</sup> guerra mondiale negli anni 1949-1950;
- **Non c'era l'attuale strada dritta per S. Angelo** che parte dalla rotonda della circonvallazione e va dritta al confine comunale oltre la cascina: il Tronco n. 5° "strada per S. Angelo" corrispondeva alla "strada vegia": cioè l'attuale via Manzoni che proseguiva verso il "Vignolo fiorito" rientrava poi a collegare le cascine, allora frequentatissime di salariati con famiglie: verso le Accuse e proseguiva a zig zag per Vimagano e Molina, toccava la cascina e va verso S. Angelo;
- **Non c'era via Milano** ma una vecchia strada consorziale collegata direttamente con la strada vegia per S. Angelo;
- **Non c'era la attuale parte di via Roma che va dall'incrocio di S. Rocco alla zona antistante il cimitero:** sarà realizzata nel 1926 e con solenne inaugurazione come "via delle Rimembranze": allora c'era una stradina bassa "strada del Vallone" che passava tra il campo dell'attuale oratorio (allora non c'era!) e le attuali proprietà Parmigiani, Pandini e passava davanti lambendo l'ingresso del cimitero;
- **Non c'era l'attuale strada dritta per S. Colombano collegata alla circonvallazione:** il tronco n° 1 "S. Colombano" allora partiva dalla strada bassa "del vallone" dinnanzi al Cimitero e proseguiva passando davanti alla cascina Porchirola e poi si dirigeva molto più vicino al Lambro in direzione di S. Colombano.

L'attuale via Veneto era chiamata "via del Mulino" (ove era allora situato il palazzo comunale e le scuole elementari); via Roma era "Via dell'Osteria", via Cavallotti era "via della Roggia", via Greppi era "vicolo S. Angelo".

C'era "vicolo Bracchi" come l'attuale, come pure "via della Costa", ora via Lodi, che proseguiva in Tronco n° 4 "del Ponte", il "vicolo del Castello" e il "vicolo Lazzaretto" che portava direttamente ai sentieri della collina e al bosco collinare; piazza Mazzini era allora semplicemente "Piazza comunale".

### **STRADA PROVINCIALE S. ANGELO -S. COLOMBANO: progetti e mutui 1881-1882;**

Dopo che la giunta municipale di Graffignana 29 luglio 1881 ha affrontato pur marginalmente la questione della costruzione nuova strada provinciale da S. Angelo a S. Colombano, il progetto di massima e gli allegati della stessa nuova strada provinciale S. Angelo-Graffignana-S. Colombano sono esaminati dal Consiglio comunale di Graffignana nella seduta del 4 ottobre 1881.

Mentre il comune di S. Colombano, è disposto a fare tutte le opere necessarie per attuare il progetto dell'ingegnere Luè, quello di Graffignana, che, a sua volta, dovrebbe versare Lire 1.600 annue per 25 anni, oppure l'intera somma in una volta, cerca di prendere tempo anche perché manutenzione e riparazioni per il tratto "provinciale" su territorio graffignanino sono a carico del comune e non della provincia di Milano.

Che la questione scotti ai nostri amministratori è confermato dal fatto che dell'opera si tratta ancora nel consiglio del 28 ottobre 1881; poi ancora in quello del 12 novembre 1882.

### **REALIZZAZIONE 1887-1891**

Il 27 marzo 1887 il consiglio comunale di Graffignana affronta di nuovo l'argomento con la fondamentale precisazione: "strada provinciale S. Colombano-S. Angelo passante per Graffignana".

Il 2 dicembre 1888 il Consiglio comunale di Graffignana delibera di pagare lire 1.200 alla provincia di Milano per il passaggio da comunale a provinciale di un tratto della nuova strada provinciale S. Angelo-S. Colombano: sull'argomento torna il Consiglio comunale l'8 dicembre 1889, e poi il 2 febbraio 1890 con la accensione di un mutuo di lire 6.000, ripreso nella seduta consiliare dell'11 maggio 1890.

La nuova strada provinciale S. Angelo-S. Colombano, passante in mezzo a Graffignana, è sicuramente realizzata entro il 1891, dato che il 15 ottobre 1891 nell'atto di vendita della "Possessione Vimagano" da parte del conte Ercole Barbiano di Belgioioso al cav. Emilio Osculati, si avverte che "in dipendenza della costruzione della Strada Provinciale da S. Angelo a S. Colombano al Lambro" è effettuata una piccola "permuta" di terreni fra le Possessioni di Vimagano e quella di Accuse.

### **TRAMWAY - IPPOFERROVIA GUIDOVIA ? (1878-1881)**

Il 27 febbraio 1878 il Consiglio comunale di Graffignana esamina l'istanza della società Morpurgo per Tramway S. Angelo-Borghetto-S. Colombano-Pieve Porto Morone-Pianello Val Tidone " e dà parere di massima favorevole alla " ippoferrovia guidovia" a condizione che passi all'interno di Graffignana.

Il 10 aprile 1881 il comune di Graffignana prende in esame la proposta circa l'adesione al consorzio strada ferrata Pavia-Lodi-Crema-Brescia: si prende tempo in attesa degli sviluppi e delle possibilità concrete per Graffignana.

Il del 30 ottobre **1881** il Consiglio comunale di Borghetto approva il parziale cambio della sede stradale fra Borghetto e Vigarolo ed esprime parere favorevole alla "linea Tramway S. Angelo-Borghetto-S. Colombano-Pieve Porto Morone-Pianello Val Tidone". (Arch Munic Borghetto, 17).

Il 4 dicembre 1881 la giunta municipale di Graffignana esamina la proposta dell'ingegnere per la linea Tramway.