

FONTI

*«Piacevole e maestoso spettacolo»
Carlo Amoretti in viaggio alla strada del Sempione
(1803)*

di Agnese VISCONTI
Università di Pavia

doi.org/10.26337/2532-7623/VISCONTI2

Riassunto: Il saggio presenta uno dei numerosi diari di viaggio, perlopiù inediti, del naturalista e letterato italiano Carlo Amoretti (1741-1816). Esso si propone principalmente di mostrare l'originalità di tale diario inedito che reca informazioni preziose sui lavori in corso nella Repubblica Italiana per la costruzione della strada napoleonica del Sempione, la prima grande direttrice transalpina intesa a collegare Milano con Parigi e con tutta l'Europa centro occidentale.

Abstract: The essay presents one of the many unpublished travel diaries of the Italian naturalist and writer Carlo Amoretti (1741-1816). It proposes mainly to show the peculiarity of this unpublished diary which contains valuable information on the work in progress in the Italian Republic for the construction of the Napoleonic road of the Simplon, the first major transalpine route intended to connect Milan with Paris and with western and central Europe.

Keywords: Amoretti, travel diary, Simplon

Saggio ricevuto in data 27 gennaio 2019.

Introduzione

Nato nel 1741 a Oneglia e morto nel 1816 a Milano, il naturalista e letterato abate Carlo Amoretti¹ si situa nel periodo in cui le conoscenze filosofiche iniziarono ad allontanarsi dalla visione enciclopedica del sapere caratteristica dell'Illuminismo, per incamminarsi verso una sempre più specifica definizione delle loro diverse peculiarità. All'interno di questo processo, che consentì, come è noto, l'emergere di nuove discipline in ambito storico, naturalistico, fisico, chimico e ingegneristico, Amoretti si pose in maniera originale, restando sospeso tra Ancien Régime, giacobinismo ed Età napoleonica, e riuscendo a connettere fra loro, attraverso l'osservazione, distaccata, leggera e spesso ironica, il suo interesse per la storia delle opere letterarie e artistiche delle società umane, e la sua intensa attrazione verso gli oggetti e i fenomeni del mondo naturale.

Giunto a Milano nel 1771, dopo aver abbandonato Parma a seguito della caduta in disgrazia del ministro Léon-Guillaume du Tillot alla cui politica illuminata egli aveva aderito, accettò l'incarico di precettore del figlio del marchese Ferdinando Cusani, al quale rimase poi legato per tutta la vita, dimorando nella sua villa di Desio. Nello stesso tempo avviò, insieme con il filosofo svizzero Francesco Soave², la pubblicazione del periodico divulgativo dal titolo *Scelta di Opuscoli interessanti nelle Scienze e nelle Arti* (1775-1777), divenuto poi *Opuscoli scelti sulle Scienze sulle Arti* (1778-1803). Grazie a tale attività,

¹ Per una bibliografia aggiornata su di lui si veda G. TRUGLIA, *Carlo Amoretti e alcune collezioni dell'Italia settentrionale*, in «Concorso arti e lettere», IX (2018), pp. 73-93; e L. DE FRENZA, *I sonnambuli delle miniere Amoretti, Fortis, Spallanzani e il dibattito sull'elettrometria organica e minerale in Italia (1790-1816)*, Firenze, Olschki, 2005.

² Si veda Soave, Francesco in *Dizionario Storico della Svizzera* <www.hls-ds-dss.ch> (consultato l'8 gennaio 2019).

che gli consentì di acquisire una notevole esperienza in campo tecnico e scientifico, fu nominato nel 1783 segretario della Società Patriotica per l'avanzamento dell'Agricoltura, delle Arti e delle Manifatture, istituita a Milano dall'imperatrice d'Austria Maria Teresa nel 1776³. Questo ruolo, che l'abate onegliese svolse fino alla chiusura della Società, avvenuta nel 1796 per ordine dei francesi, costituì per lui l'occasione di partecipare al dibattito in corso in quegli anni sulle principali questioni economico-produttive, e di intrecciare inoltre un'ampia rete di relazioni all'interno dell'ambiente scientifico, tecnico e aristocratico che componeva quella società o ruotava intorno ad essa.

Nel 1784 tradusse gli *Elementa rei rusticae* dell'ungherese Ludwig Mitterpacher. Nel 1797 fu nominato dottore nella Biblioteca Ambrosiana, voluta dal cardinale Federico Borromeo e aperta nel 1609, quindi nel 1803 membro dell'Istituto nazionale, fondato da Napoleone nel 1802, e nel 1808 membro del Consiglio delle miniere del Regno d'Italia, costituito in quello stesso anno.

Molti viaggi egli compì lungo la penisola italiana, in Francia, in Ticino e in Austria, alcuni al seguito del marchese Cusani, altri in qualità di segretario della Patriotica con il compito rendere conto delle risorse del territorio lombardo, con particolare riguardo alle cave e alle miniere, altri ancora per conto proprio, spinto dal desiderio di verificare, sulla base delle indicazioni del medico francese Pierre Thouvenel⁴, la validità

³ Si consulti in proposito A. VISCONTI, *Il trasferimento delle piante nella Lombardia Austriaca negli ultimi decenni della dominazione asburgica*, in «Altre Modernità», 10, 2007, pp 39-52 e la bibliografia ivi indicata <<https://riviste.unimi.it/index.php/AMonline/article/view/3306/3482>> (consultato l'8 gennaio 2019).

⁴ Sui rapporti di Amoretti con Thouvenel si vedano i documenti conservati nell'Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere di Milano (d'ora in

della raddomanzia per la ricerca delle acque sotterranee e delle miniere. Di questi viaggi egli ha lasciato numerosi diari, perlopiù inediti, che si trovano conservati nell'Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere di Milano.

Il diario di cui si tratta in questa sede costituisce, insieme con gli altri relativi ai viaggi compiuti da Amoretti nelle parti settentrionali della Lombardia, la base per la stesura del noto e fortunato *Viaggio da Milano ai tre laghi Maggiore, di Lugano e di Como e ne' monti che li circondano* (Milano, 1794), dove i fatti e le osservazioni sono riassunti dall'abate onegliese in modo più oggettivo e puntuale, e però nello stesso tempo meno spontaneo e brioso. L'opera, che si proponeva come guida per il «curioso», il «naturalista» e «l'amante delle belle arti» ebbe varie edizioni, modificate di volta in volta allo scopo di fornire la descrizione dei nuovi territori che venivano man mano a far parte dell'Alta Lombardia⁵.

I luoghi illustrati nel diario qui presentato, scritto in forma di lettera destinata forse a Marianna della Porta, nata Ferrari⁶, sono

poi ILASLMi), *Fondo Amoretti*, faldone 10, XVIII e faldone 16, XXVIII; e DE FRENZA, *I sonnambuli*, pp. 1-20.

⁵ Se ne contano sei fino al 1824, escluse le ristampe, di cui alcune eseguite anche negli ultimi anni.

⁶ Per tale ipotesi si rimanda ad A. VISCONTI, *Carlo Amoretti tra Lombardia Austriaca e Mendrisiotto (1791): sentimenti d'amore e interessi scientifici*, in «Archivio storico ticinese», 157 (2015), pp. 108-123. Questa supposizione, tuttora incerta, si fonda sui materiali raccolti fra le carte dell'Archivio del Comune di Casalzuigno, dove si trova la villa della Porta, oggi della Porta-Bozzolo; sulla lettura di altri diari di viaggio manoscritti di Amoretti; e su quella del *Viaggio da Milano ai tre laghi*. Da tali materiali emergono le tracce di un rapporto amichevole e cordiale di Amoretti con Giuseppe della Porta e la consorte Marianna della Porta Ferrari, tracce che ci hanno sospinto in direzione dell'idea che quest'ultima potesse essere stata la destinataria di alcuni dei diari di viaggio dell'abate onegliese. Riguardo a questa congettura Giovanni Truglia (TRUGLIA, *Carlo Amoretti*, p.90, n. 16) formula alcune considerazioni discordanti fondate sull'esistenza, tra le carte dei diari di

quelli posti tra i fiumi Sesia e Ticino, che erano stati inclusi nella Cisalpina da Napoleone con decreto consolare 7 settembre 1800⁷, quando egli aveva stabilito la loro separazione dal Piemonte allo scopo di poter costruire in territorio interamente sottoposto alla Francia il tratto Sud-Ovest della grande strada del Sempione tra Milano e Parigi, da lui ideata fin dal 1797 per poter intervenire rapidamente nella pianura padana in caso di guerra contro l’Austria. Si sarebbe così controbilanciato il vantaggio degli austriaci che, attraverso la strada del Brennero, aperta fin dal 1772, potevano entrare con i loro eserciti rapidamente nella Valle Padana, e inoltre si sarebbe evitato agli eserciti francesi di ripiegare, davanti agli austriaci, senza poter essere riforniti dalla Francia, come era avvenuto nel 1799. Sotto l’aspetto economico infine la strada avrebbe collegato l’Europa nord-occidentale con

viaggio di Amoretti, di due buste destinate a Maria Porta recanti un indirizzo milanese, e sull’ipotesi che la destinataria non conoscesse la lingua francese. Quanto al primo punto ci risulta che per una famiglia aristocratica di allora la proprietà di una residenza in campagna non escludesse in alcun modo quella di un’abitazione a Milano. Riguardo al secondo punto, che sembra sospingere verso l’idea di un’origine relativamente umile della donna e pertanto a dubitare che la destinataria dei diari di viaggio di Amoretti possa essere stata la nobile Maria della Porta, va considerato che la mancanza di conoscenza della lingua francese di Maria Porta, se da un lato sembrerebbe confermata dall’incipit del diario del Viaggio da Torino alla Laigueglia del 1796 (ILASLMi, *Archivio Manoscritti*, faldone 18, vol. II, c.35), dall’altro viene però smentita dal diario del Voyage en Valsasina del luglio 1785, scritto in francese e indirizzato a Madame (ILASLMi, *Archivio Manoscritti*, faldone 18, vol. IV, c.. 33). Ne consegue, ci pare, che la non conoscenza del francese di Maria Porta non risulta accertata, a meno che la Madame a cui Amoretti si rivolge nel diario del Voyage en Valsasina sia un’altra persona. A questo punto ci sembra che, alla luce della documentazione fin qui reperita, la questione rimanga aperta e in attesa di ulteriori indicazioni che consentano di meglio definire l’identità dell’amica di Amoretti.

⁷ Archivio di Stato di Milano (d’ora in poi ASMi), *Genio Civile*, b. 3598.

la penisola e garantito di conseguenza il commercio con il Levante⁸.

Dal punto di vista costruttivo si trattava della trasformazione di un'antica mulattiera -in uso da secoli e difficilmente praticabile, come annota lo stesso Amoretti, quando non pericolosa soprattutto nei mesi invernali⁹- in strada carrozzabile aperta tutto l'anno e in grado di far passare l'artiglieria. A tale scopo era stato previsto che la pendenza della strada non superasse i 6-7 m ogni 100 m di lunghezza: una soluzione ingegnosa che l'abate onegliese registra in maniera puntuale, descrivendo la dolcezza e la regolarità dello snodarsi verso l'alto di tutta la parte di strada carrozzabile da lui percorsa.

La responsabilità del progetto e dei lavori era stata affidata all'ingegner Nicolas Céard, incaricato delle fabbriche pubbliche nel Dipartimento del Lemano¹⁰. Per le spese di costruzione era stato stabilito da Napoleone che 50.000 franchi sarebbero stati erogati ogni mese dalla Francia e altrettanti dalla Cisalpina, senza tuttavia che da parte di quest'ultima potesse venir effettuato alcun controllo sulle spese¹¹.

Inizialmente l'opera era stata posta alle dipendenze del Ministero della Guerra francese, ma la gestione militare si era

⁸ E. PAGANO, *La strada napoleonica del Sempione*, in «Archivio Storico Lombardo», serie XII, vol. XI (2005-2006), pp. 11-41.

⁹ H. P. NETHING, *Il Sempione: la mulattiera, la strada carrozzabile, la ferrovia, Chavez volo alpino al Sempione, la semi-autostrada, la strada nazionale N 9*, Porza, Edizioni Trelingue, 1977, p. 17. Sulle strade commerciali alpine si veda D. DE FRANCO, G. DELL'ORO, *Economia e commercio in Valsesia dal XIII al XIX secolo: un processo di marginalizzazione progressiva*, in *Storia della Valsesia in età moderna*, a cura di E. Tortarolo, Vercelli, Gallo edizioni, 2015, pp. 149-170.

¹⁰ Su Nicolas Céard e sul suo operato per la costruzione della strada del Sempione si veda M. LECHEVALLIER, *Nicolas Céard et la route du Simplon*, in *L'ingénieur Nicolas Céard (1745-1821) et la route du Simplon*, Genève, Maison Travel, 2006, pp. 53-64.

¹¹ Decreto 7 settembre 1800, art. 6.

rivelata ben presto sconclusionata - Amoretti lo segnala rapidamente -, tanto che con decreto 8 luglio 1801¹² essa era stata trasferita al Ministero dell'Interno. I problemi tuttavia non erano cessati, come Amoretti ci fa sapere: latrocini, frodi, raggiri, furti e depredazioni da parte dei francesi nei confronti della popolazione e degli operai che lavoravano alla strada, e inoltre l'acuirsi dei contrasti tra ingegneri francesi e ingegneri italiani. I primi, noti per la loro grande competenza in quanto allievi della prestigiosa *École des ponts et chaussées*, istituita fin dal 1747 da Luigi XV¹³, nutrivano verso i secondi un sentimento di forte superiorità. Mentre questi ultimi non intendevano lasciarsi sopraffare dai francesi, ritenuti fin da subito «null'altro che capomastri, incapaci di dare un disegno generale all'opera» e di ideare un tracciato che non manomettesse «tante belle campagne», con l'effetto di produrre spese elevate per il risarcimento ai proprietari terrieri¹⁴. All'École francese essi opponevano la laurea in ingegneria conseguita nell'Università di Pavia, dove il corso per ingegneri, istituito nel 1783¹⁵ e fondato sullo studio della matematica, della fisica e della meccanica, si era guadagnato già negli anni Novanta una notevole e meritata reputazione, grazie all'insegnamento di docenti di chiara fama,

¹² ASMi, *Genio Civile*, b. 3265.

¹³ Per la storia dell'École si rimanda a L. BLANCO, *Stato e funzionari nella Francia del Settecento. Gli Ingénieurs des ponts et chaussées*, Bologna, il Mulino, 1991.

¹⁴ Si veda la relazione inviata il 6 marzo 1801 dal delegato alle sussistenze nel distretto di Domodossola, Giuseppe Bianchi, al ministro della Guerra cisalpino Pietro Domenico Polfranceschi (ASMi, *Genio Civile*, b. 3265).

¹⁵ A. GABBA, *Studi di Ingegneria a Pavia nel secolo XIX*, in *Storia di Pavia*, a cura della Società Pavese di Storia Patria, vol. V, pp. 437-444.

quali Gregorio Fontana, Lorenzo Mascheroni e Alessandro Volta¹⁶.

La discrepanza tra i due gruppi aveva avuto come effetto un rallentamento dei lavori sulla parte italiana della strada e convinto infine Napoleone a emanare il decreto del 29 marzo 1803¹⁷ che aveva assegnato agli italiani la direzione delle opere per il tratto di strada di loro competenza. A capo dei lavori era stato chiamato il giovane ingegnere Carlo Gianella¹⁸, che l'abate onegliese ci dipinge con pochi tratti come persona valida e competente, nonché come guida indispensabile per la comprensione dei difficili problemi posti dalla costruzione della strada. Di lui sappiamo che si era laureato nell'Università di Pavia nel 1797¹⁹ e che era noto per il suo attaccamento al lavoro, la sua onestà e la sua intensa devozione alla nazione. Appena nominato commissario per i lavori della strada, egli aveva messo a punto nel giro di poche settimane, insieme con il collega Guido Bossi e l'assistente capo Bernardo Viviani²⁰, un progetto di alto valore estetico, tecnico ed economico. Sotto la sua direzione i lavori avevano acquistato un'accelerazione stupefacente che si era resa manifesta già a partire dall'aprile 1803, quando sul tratto italiano erano all'opera duemila lavoratori, come riporta

¹⁶ A. GABBA, *Tra pratica e teoria: dai collegi professionali all'istruzione universitaria*, in *Ingegneri a Pavia tra formazione e professione*, a cura di V. Cantoni - A. Ferraresi, pp. 35-48.

¹⁷ ASMi, *Genio Civile*, b. 3246.

¹⁸ La lettera di nomina è del 6 novembre 1803 (ASMi, *Genio Civile*, b. 3246).

¹⁹ G. BIGATTI, *La matrice di una nuova cultura tecnica. Storie di ingegneri (1750-1848)*, in *Amministrazione, formazione e professione: gli ingegneri in Italia tra Sette e Ottocento*, a cura di L. Blanco, pp. 31-86.

²⁰ Bossi venne incaricato dal vice presidente Francesco Melzi d'Eril il 18 agosto 1803 (ASMi, *Genio Civile*, b. 3246); Viviani lavorava alla strada fin dal 27 febbraio 1801, come si evince dalla lettera dello stesso giorno del ministro della Guerra cisalpino Polfranceschi al ministro della Guerra francese Louis-Marie Turreau (ASMi, *Ministero della Guerra*, b. 527).

Amoretti nel suo diario²¹. Anche l'ingegnere transalpino Céard aveva dovuto ammettere che gli sforzi degli ingegneri italiani nel tratto più difficile della strada si erano rivelati insuperabili per zelo e coraggio, e per il «furore» che li aveva animati²². A tali risultati Gianella era pervenuto anche grazie al suo fortissimo attaccamento alla nazione: un senso del rispetto e del dovere che lo aveva spinto a prendere con grande coraggio e senso di libertà decisioni a livello personale e ad assumersi responsabilità che talvolta esulavano dal compito che gli era stato assegnato, ma che sempre si erano rivelate vantaggiose per la nazione, come nel caso delle gallerie costruite lungo la riva sinistra della Diveria²³, tanto ammirate da Amoretti che di esse riporta nel diario alcuni dati tecnici elencatigli da Gianella, sottolineando come l'ingegnere milanese fosse riuscito rendere più veloce e più economica la costruzione della strada grazie alla revisione del sistema degli appalti²⁴ finalizzata a rendere più difficili frodi o inganni, e più in particolare come egli avesse aperto al massimo numero di aspiranti la competizione per l'appalto delle opere, ottenendo così notevoli ribassi nei preventivi e minori rischi di accordi privati tra gli aspiranti²⁵. Sotto la sua direzione la strada aveva iniziato a prendere forma, procedendo con larghe curve, dotata di numerosi arditi ponti, in legno e in muratura, e coperta nei tratti di maggior inclinazione da lunghe gallerie che

²¹ Cifra che lo stesso Gianella riferisce al ministro degli Interni Daniele Felici nella sua relazione del 18 giugno 1804 (ASMi, *Genio Civile*, b. 8012).

²² F. BARBEY, *La route du Simplon*, Genève, Atar, 1906, p. 88.

²³ M. LECHEVALIER, *La costruzione della strada napoleonica del Sempione (1800-1905)*, in *Il Sempione*, Anzola d'Ossola, 1999, pp. 101-120.

²⁴ Così Amoretti nel suo diario. Il risparmio alla fine fu di circa un milione di lire, come scrive Gianella nella sua del 17 ottobre 1805 a Giovanni Paradisi, direttore del Dipartimento di Acque e Strade (ASMi, *Genio Civile*, b. 3591).

²⁵ Così Gianella nella sua del 18 ottobre 1805 a Paradisi, (ASMi, *Genio Civile*, b. 3245).

costituivano la parte più audace dell'intera opera e l'oggetto della massima meraviglia dell'abate onegliese²⁶.

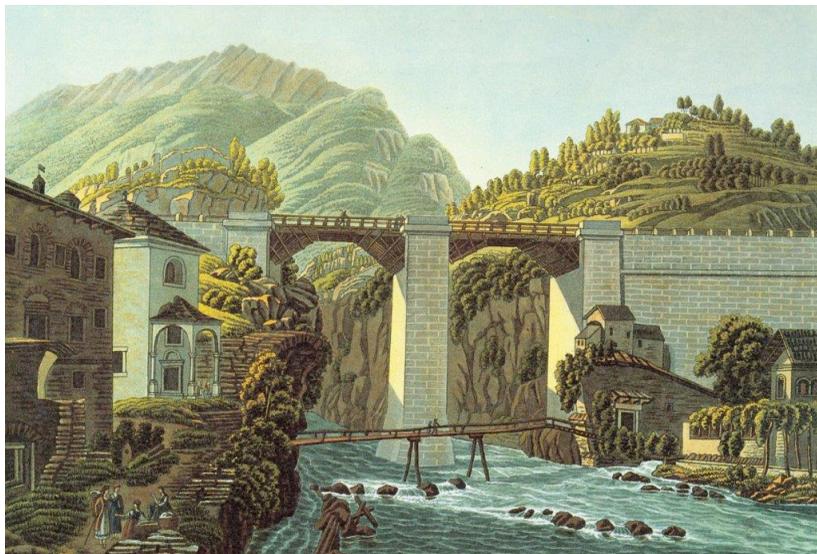


Fig. 1: Il Ponte di Crevola, da J. and J. Lory (engraved by), *Picturesque Tour from Geneva to Milan by way of the Simplon*, London, Ackermann, 1820 (Collezione privata)

Esse avevano richiesto mesi e mesi di infaticabili lavori, nel corso dei quali i minatori incaricati di far brillare le mine erano stati calati dall'alto, appesi a delle corde, e fatti risalire prima dell'esplosione, non sempre con sufficiente tempestività, tanto che i morti si erano contati a decine²⁷; mentre i feriti venivano tradotti nell'ospedale di Domodossola dove «erano mal curati

²⁶ Per un puntuale rendiconto della strada si veda [G. PARADISI], *Descrizione della strada del Sempione fatta costruire dal governo italiano in esecuzione del decreto 20 fruttidoro VII*, s.i.t. [ma redatta poco dopo l'apertura della strada].

²⁷ I morti della sola galleria di Gondo furono circa cento (E. FERRARI, *Il Sempione dal valico al traforo*, Domodossola, Grossi, s.d. [2006], p. 20).

per imperizia dei chirurghi e soccombevano, mentre avrebbero potuto vivere»²⁸. Di questo Amoretti non fa cenno, forse anche perché Gianella, pur consapevole della gravità della questione, preferì non parlarne al visitatore.



Fig. 2: La Galleria di Algaby, J. and J. Lory (engraved by), *Picturesque Tour from Geneva to Milan by way of the Simplon*, London, Ackermann, 1820 (Collezione privata)

La strada venne ufficialmente aperta nell'ottobre del 1805, quando gli operai della parte francese e quelli della parte italiana si incontrarono ad Algabi, oggi Gstein Gabi, e a Napoleone giunse l'annuncio con le seguenti parole: «il n'y a plus d'Alpes».

Venendo ora al motivo del viaggio di Amoretti, è opportuno ricordare che fin dall'inizio la strada del Sempione aveva

²⁸ Così nella lettera del 23 febbraio 1802 inviata dai commissari Giovanni Costa e Vincenzo Ferrari al ministro degli Interni Luigi Villa, con la richiesta, in seguito accordata, della presenza a Domodossola «di un abile chirurgo» (ASMi, *Genio Civile*, b. 3247).

incontrato il favore delle élites milanesi²⁹ e che, ancor prima della sua conclusione, aveva suscitato una profonda ammirazione per la sua grandiosità e magnificenza, e per il coraggio e l'arditezza dell'impresa che era riuscita a vincere le difficoltà imposte dagli scoscesi e impervi passaggi alpini. Essa non poteva pertanto non destare l'interesse dell'abate onegliese, desideroso di approfondire le sue conoscenze dei territori piemontesi annessi di recente alla Repubblica Cisalpina e solo in parte già visitati, come egli stesso riferisce nel diario, e sospinto inoltre, forse soprattutto, dalla curiosità, che appare con chiarezza dalle sue stesse parole, di veder brillare le mine e sgretolarsi le rocce delle montagne del passo: un divertimento sul quale egli si sofferma a lungo nel diario, un piacere scherzoso, lontano dalla concezione del sublime, dalla grandiosità del terribile e dall'attrazione per l'orrido³⁰ che da tempo attirava ormai i viaggiatori sulle Alpi.

Quanto all'iniziativa di visitare la strada, appena dopo la nomina di Gianella a ingegnere capo dei lavori sul versante italiano, riteniamo che essa possa essere ricondotta indifferentemente ad Amoretti che, come abbiamo accennato più sopra, era avvezzo a percorrere i territori della parte settentrionale della Lombardia e che inoltre era al corrente dell'importanza che il passo del Sempione aveva rivestito, e continuava a rivestire, per i naturalisti, o a Giberto Borromeo, attratto inizialmente dalla possibilità di compiere con maggior agio la gita alla strada grazie alla presenza del suo ex fittavolo Luigi Gandolfi che era appena stato nominato assistente alla costruzione di essa, e però successivamente impossibilitato, come annota l'abate onegliese, a partecipare per motivi di salute.

²⁹ PAGANO, *La strada napoleonica*, pp. 11-41.

³⁰ A riguardo ci limitiamo a segnalare l'ormai classico R. MILANI, *Il fascino della paura L'invenzione del gotico dal rococò al trash*, Milano, Guerini e Associati, 1998, con particolare riferimento alle pp. 15-33.

Riguardo alla formazione della piccola compagnia di nobili viaggiatori, uniti tra loro dalla presenza della comune amica Elisabetta Borromeo, figlia di Ferdinando Cusani, l'idea potrebbe essere stata di Amoretti, così come di Borromeo, o forse dello stesso Cusani il quale, molto interessato alla strada, sospinse in seguito il figlio Pompeo a visitarla con Amoretti³¹, e vi si recò quindi personalmente, anch'egli in compagnia dell'abate oneglese³². I diari di questi due viaggi, svoltisi entrambi senza la guida di Gianella, riprendono quanto scritto nel diario qui presentato con in sovrappiù qualche brevissimo accenno al tratto di strada tra Gstein Gabi e Briga e al cattivo stato di manutenzione della parte italiana della strada.

Aggiungiamo infine, prima di chiudere, un'ultima considerazione relativa alle osservazioni compiute da Amoretti nel corso di questo viaggio. La sua vasta cultura e i suoi variegati interessi lo portano a osservare con uguale attenzione gli oggetti naturali e i manufatti, che tuttavia, pur considerati gli uni alla stessa stregua degli altri, non arrivano a formare una composizione d'insieme, ossia quello che oggi chiameremmo un paesaggio, ma vengono piuttosto analizzati come singole entità che si impongono di volta in volta all'occhio, richiamando la concentrazione dell'osservatore e trattenendola in maniera prioritaria³³. Si tratta, ci pare, di un modo di osservare più vicino a quello dello scienziato, incline a isolare e analizzare con distacco l'oggetto prescelto, che non a quello del letterato o dello storico, propenso invece, senza tralasciare i dettagli, a uno sguardo d'insieme in cui il soggetto si fonde con l'oggetto. Così

³¹ Il viaggio venne compiuto dal 20 al 24 settembre del 1805 (ILASLMi), *Archivio Manoscritti*, faldone 18, Miei viaggi, vol. III, cc. 91-[112].

³² Questo viaggio si svolse dal 4 all'11 settembre 1806 (ILASLMi, *Archivio Manoscritti*, faldone 18, Miei viaggi, vol. III, cc. 329-[248]).

³³ Per tale modo di osservare si veda F. JULLIEN, *Vivere di paesaggio o l'impensato della ragione*, Udine, Mimesis, 2017, p. 23.

è anche per la carta di pugno dello stesso Amoretti, che traccia in maniera puntuale le tappe del viaggio, senza alcun tentativo di restituire una visione dei luoghi visitati. Un limite forse, se si pensa ai viaggiatori coevi del Gran Tour nella penisola italiana, e però nello stesso tempo un passo in direzione della costruzione della base della moderna visione della scienza e della specializzazione, così come essa viene concepita e praticata ancora oggi.

Nota al testo

Il diario di viaggio manoscritto di Carlo Amoretti che qui si presenta è costituito di un insieme di 20 carte numerate da 205 a 225. Si trova legato insieme con le carte di altri diari di viaggio manoscritti con i quali forma un unico codice nel quale le carte sono numerate senza soluzione di continuità da 1 a 418. Esso è conservato nell'Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere di Milano insieme con gran parte dei manoscritti di Amoretti, ivi confluiti per volere testamentario dell'autore, ed è contraddistinto dalla segnatura: *Archivio Manoscritti*, faldone 18, Miei viaggi, vol. III.

Tenuto conto della natura del manoscritto, si è cercato, per quanto possibile, di conciliare il criterio di fedeltà al testo con quello di fornire al lettore gli strumenti utili alla sua comprensione. In linea generale, si è dunque adottato il criterio conservativo, ad esclusione degli interventi sugli errori di ortografia più manifesti e talvolta sulla punteggiatura. Si sono sciolte le abbreviazioni al fine di rendere la lettura più scorrevole. Non si è intervenuti nelle forme ammesse nell'ortografia dell'epoca, anche se diverse dalle attuali. È stato conservato l'uso difforme delle maiuscole, come le altre varietà ortografiche, in quanto segno delle oscillazioni dell'autore. Ogni nostro intervento è segnalato o in nota o tra parentesi quadre nel

testo. Ai nomi geografici riportati dall'autore nel testo si sono aggiunte in nota, nei casi di divergenza, le varianti attuali. Le informazioni contenute nell'Introduzione non sono state ripetute nelle note del diario di viaggio, dove sono state tuttavia apportate integrazioni, quando ritenute utili.

Si ringrazia Adele Robbiati Bianchi, cancelliere dell'Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere di Milano, per aver consentito la pubblicazione del manoscritto e del disegno di Amoretti riportato nel diario.

Viaggio al Sempione ai 6, 7, 8 di settembre 1803

Eccoci tornati dalla nuova strada del Sempione e mi fo premura di darvi³⁴ il ragguaglio del viaggio nostro.

Partimmo in cinque (avendo la gotta trattenuto all'Isola³⁵ il sig. c.[onte] Borromeo³⁶), cioè la sua Dama³⁷, gli sposi m[arche]si di Soragna suoi nipoti³⁸, il c.[onte] Rezzonico³⁹ ed io⁴⁰. Il sig. Arnati era con noi come commissario della squadra e tre domestici pure c'erano.

Settembre 1803, giorno 6

³⁴ Sull'ipotesi relativa all'identità della destinataria si veda l'Introduzione.

³⁵ Il riferimento è all'Isola Bella, nel Lago Maggiore.

³⁶ Giberto V Borromeo Arese.

³⁷ Elisabetta Cusani (D. BIORCI, *Visione I funerali di s. e. il signor conte Giberto 5 Borromeo*, Milano, Società tipografica de' classici italiani, 1837, p. 30), figlia del marchese Ferdinando Cusani che nel 1772 aveva assunto Amoretti come precettore dei figli (R. DE FELICE, s.v., in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 3, 1961

<[³⁸ Casimiro Lupi di Soragna figlio di Giovanna, sorella di Giberto V, moglie di Guido Meli Lupi di Soragna, marito di Anna nata Grillo <<https://it.geneanet.org/>> s.v. Giovanna Borromeo \(consultato l'8 gennaio 2019\).](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-amoretti_(Dizionario-Biografico)/> (consultato il 16 gennaio 2019).</p>
</div>
<div data-bbox=)

³⁹ Domenico Rezzonico (*Annuario della nobiltà italiana*, SAGI, Teglio, 2010, vol. II, parte II, p. 1526,).

⁴⁰ La frequentazione di Amoretti con esponenti della nobiltà e dell'aristocrazia lombarda, di cui egli riferisce anche nella narrazione di altri viaggi, si spiega, oltre che con i suoi rapporti con Ferdinando Cusani, a cui restò legato per tutta la vita, anche con la carica di segretario della Società Patriottica per l'avanzamento dell'Agricoltura, delle Arti e delle Manifatture istituita a Milano da Maria Teresa d'Asburgo nel 1776 e composta in larga parte di nobili proprietari terrieri (V. MOLLA LOSITO, *La Società Patriottica di Milano (1776-1796)* in *Economia, istituzioni, cultura in Lombardia nell'età di Maria Teresa*, vol. III, *Istituzioni e società*, a cura di A. De Maddalena - Rotelli - G. Barbarisi, Bologna, il Mulino, 1982, pp. 1039-1055).

Alle 6 il c.[onte] Rezzonico tutti destò e fe' alzare e, fatta brevissima toeletta e refezione, alle 7 ci imbarcammo.

Benché non nuovo, pur non lasciò di farci meraviglia il fenomeno dell'incontro delle acque della Tosa⁴¹ con quelle del lago⁴², poiché quelle contrastano ed urtano queste senza poter mai in esse penetrate; il che evidentemente vedesi, essendo quelle quasi candide, e queste azzurre. Convien dire che quelle più pesanti per le materie eterogenee che portano, perdendo l'impeto del corso, precipitano, e per di sotto al resto del lago si frammischiano. Per qualche tratto si navigò contr'acqua.

Sì basse erano le acque che non potemmo colla barca andare sino al canaletto di Margozzo⁴³, distante 1/4 di miglio, che non avea nemmeno navigabil la foce per l'interramento; onde ci convenne andare a piedi sin presso la chiesuola di S. Giacomo⁴⁴, ove trovammo un batellino del lago di Mergozzo venutoci incontro. Ci imbarcammo e percorremmo il canale fatto a zig zag, giungemmo al laghetto di Mergozzo che ha un buon miglio di lunghezza e 2/3 di miglio è largo: ha figura ovale quasi regolare. A sud ha il granitoso Montorfano.

A Margozzo trovammo pronti otto cavalli, oltre una mula che procurata s'era il c.[onte] Rezzonico. Il sig. Innocenti di Pallanza avea pur fatta ivi trovare una comoda vettura con buoni cavalli e abil cocchiere, giacché la strada fino a Domo[dossola] è carreggiabile. Nella vettura saliron le Dame, e gli uomini tutti a cavallo.

La via non poteva esser più amena: si camminò per otto miglia quasi sempre sotto pergolati sostenuti da pali di granito,

⁴¹ Oggi Toce.

⁴² Lago Maggiore.

⁴³ Canale che collega il Lago di Mergozzo con il Lago Maggiore.

⁴⁴ Per tale chiesa che si trova a Fondotoce si veda P. VERZONE, *L'architettura romanica nel novarese. Mergozzo, S. Giacomo al basso*, in «Bollettino Storico per la Provincia di Novara», XXX, VI (1936), pp. 240-241.

carichi d'uva, che pareva il viale del Tempio di Bacco; e l'uva era matura e quasi sempre a portata della mano, onde non destava inutili desideri. Vedemmo gli avanzi delle inutili batterie dei Tedeschi che aspettavano dal Sempione i Francesi che vennero dal Gran San Bernardo⁴⁵. A destra avevamo scoscesi monti quasi ignudi, e a sinistra i monti selvosi di Val di Strona e d'Ornavasso, oltre la Tosa.

Passammo pel villaggio della Candoglia, ove in mezzo allo scisto argilloso e micaceo, di cui que' monti sono generalmente formati, s'alza perpendicolare una leggera inclinazione al sud; la vena del marmo bianco, con cui s'è edificato e s'edifica il Duomo di Milano, a cui, per donazione di Gio. Galeazzo Visconti, già da oltre quattro secoli quella cava appartiene⁴⁶. Essa ha il piede nel fiume medesimo [Toce], il che ne facilita sommamente il trasporto a Milano. Vanno paralleli al marmo, e framezzo al

⁴⁵ Il riferimento è alla discesa di Napoleone in Italia settentrionale durante la Campagna del 1800 (Guerra della Seconda Coalizione) nel corso della quale il generale francese, divenuto Primo Console dopo il colpo di Stato del 18 brumaio, riconquistò il Piemonte, la Lombardia e la Liguria, restaurando così il predominio francese nella penisola e consolidando il suo potere in Francia. Una parte tuttavia dell'esercito francese, composta di mille uomini comandati dal generale Béthencourt, scese dal passo del Sempione, venendo a contatto a Gondo con le truppe austriache del generale Laudon che si ritirò dalla Valdivedro, lasciando libera l'avanzata di Béthencourt (BARBEY, *La route*, p. 27; e *Terra d'Ossola I Lions ossolani alla propria Terra*, Domodossola, Lionsclub, 2005, p.n.n.

<https://books.google.it/books?id=NJffBgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=domodossola+osteria+cappello&hl=it&sa=X&ved=0ahUKEwj0u_qFruDeAhUFZFAKHXBNDzAQ6AEIVTAI#v=onepage&q&f=false>

(consultato il 16 gennaio 2019).

⁴⁶ Il riferimento è alla donazione, avvenuta nel 1387, da parte di Gian Galeazzo Visconti delle cave di Candoglia alla Veneranda Fabbrica del Duomo di Milano per estrarvi marmo da destinare alla costruzione della cattedrale, che veniva trasportato alla città lungo il Lago Maggiore, il Ticino e il Naviglio Grande.

medesimo, alcuni bei filoni di ferro, dai quali trarrebbe vantaggio se più abbondasse il carbone⁴⁷.

Oltre la Candoglia fummo tosto ad Alpo⁴⁸ ove vedemmo la rupe che staccatasi dal monte (a mio parere ove un filon di marmo mal s'univa allo scisto) coperse, son ora due anni, il casolare e seppellivvi alcune persone. Una fanciulla trovata sottterra ma al favor di una trave in luogo abbastanza grande per respirarvi, vi passò due giorni, e fu liberata.

Nell'avvicinarci al casolare, o villaggio della Bettola, vedevamo nel monte⁴⁹ chiari indizj d'ocra, o come dicono oggi i chimici, d'ossido di ferro e di rame; e di quest'ultimo pur vedemmo frequenti indizj nei sassi che erano intonacati di verde. Sapevamo altronde che vene di rame, sebben di tenue prodotto, eransi in altri tempi lavorate sopra la Bettola, Cucciago e Premosello e vedemmo ancora in alto i fori delle gallerie.

Presso Cucciago⁵⁰ e in mezzo a Premosello passammo, andando sempre al gran trotto per non abbandonar la vettura. Si giunse a Vogogna, grosso e potente borgo un tempo, come indicano gli avanzi delle sue mura e dei due castelli. È tuttavia luogo di considerevol popolazione e di commercio. Lo stesso sig. Innocenti che qui pure ha comoda casa⁵¹, ci fe' trovare non

⁴⁷ Sugli interessi e le conoscenze dell'abate onegliese per il carbone e più in generale per i combustibili fossili si vedano i suoi opuscoli C. AMORETTI, *Della torba e della lignite combustibili che possono sostituirsi alle legne nel Regno d'Italia*, Milano, Pirota, 1810; e C. AMORETTI, *Della ricerca del carbon fossile, suoi vantaggi e suo uso nel Regno d'Italia. Istruzione*, Milano, Bernardoni, 1811.

⁴⁸ Oggi Albo.

⁴⁹ Il riferimento è ai Corni di Nibbio.

⁵⁰ Oggi Cuzzago.

⁵¹ Il riferimento potrebbe essere al Palazzo Biumi Innocenti, risalente al XV secolo e oggi sede del Museo della religiosità, arte e cultura popolare <<https://www.distrettolaghi.it/it/luoghi/museo-del-paesaggio-palazzo-viani-dugnani-e-palazzo-biumi-innocenti>> (consultato il 16 gennaio 2019).

solo il comodo di reficiarci con ciò che avevamo portato, ma v'aggiunse frutta della stagione, cioè fichi, uva e pesche e una grossa e freschissima trota di squisitissimo gusto.

Ivi ebbimo due ore di riposo, nelle quali altri andarono a vedere il paese, ed io a rivedere una vena di pirite, cioè di solfuro di rame tessulare, che sei anni fa alcuni aveano impreso a scavare; ma poi abbandonarono⁵².

Si osservò che cancellata s'era l'antica iscrizione che avvertiva i Voconiesi sulla loro condotta⁵³.

Ripartimmo da Vogogna dopo mezzodi. Sotto gli stessi pergolati andammo alla Masone, ov'è un'abbandonata chiesa dei cav.[alieri] Gerosolimitani⁵⁴ che ora serve a riporvi i cappelli di

⁵² Si tratta del filone di pirite visitato da Amoretti nel corso del Viaggio rabdomantico a Lecco e nella Val d'Ossola Inferiore compiuto nell'agosto del 1798 (ILASLMi, *Archivio Manoscritti*, faldone 18, Miei viaggi, vol. IV, c. 326). Sugli interessi di Amoretti per la rabdomanzia si veda DE FRENZA, *I sonnambuli, passim*.

⁵³ Potrebbe trattarsi dell'iscrizione che nel 1798 si trovava nella casa comunale di Vogogna e che recitava come segue:

TRIA PRINCIPALIA DE	Tre cose principalmente
STRUUNT CIVITATEM	rovinano la città
PROPRIUM COMODUM	il comodo proprio
EQUITUM ODIUM	l'odio ai cavalieri
IUVENILE CONSILIUM	il consiglio de' giovani
UT EGO CRESCHAM	Io per farmi grande
VOCONIA	Vogogna
DIVIDO CONCORDIAM	metto la discordia.

(C. AMORETTI, Viaggio dai 15 a 24 agosto 1798 Da Milano per Lecco, Como, Varese, Isole Borromee, Arona, Intra, val dell'Ossola, Vall'Anzasca, Val Macugnaga, Ghiacciaio del Monte Rosa. Con osservazioni geologiche e mineralogiche. Con brevi viaggi a Caprescio, Pallanza, Meda (ILASLMi, *Archivio Manoscritti*, faldone 18, Miei viaggi, vol. IV, c. 317).

⁵⁴ La questione dell'appartenenza di tale chiesa è controversa. Si veda in proposito F. TERUGGI, *Cavalieri di Cristo tra Templari e Ossola*, <<https://www.francescoteruggi.com/index.php/personaggi/11->

una vicina fabbrica. Qui tragittammo la Tosa su piccol batello che tre viaggi ebbe a fare per noi. Il Caronte di quella barca, anziché ritenerla col palo contro il corso dell'acqua, era costretto a resistere al vento che contr'acqua portavala.

Avevamo in faccia la Vall'Anzasca celebre sin da vetusti tempi per le miniere d'oro degli Ittomuli⁵⁵, dei quali serbasi il nome in Pie' di Mulera⁵⁶ e Cimamulera che stanno all'ingresso della Valle, da cui vien l'Anza candida per la polvere di feldspato e per la magnesia che, sin dal Monte Rosa da cui essa nasce, in essa sciolgonsi e disfannosi. Fors'è colorata anche dal kaolino.

Costeggiando la sinistra del fiume per via arenosa andammo sin presso Palanzeno⁵⁷ posto sotto il monte⁵⁸, indi presso a pascoli, or in mezzo alla macchia, or all'orlo del fiume, arrivammo in faccia a Villa[dossola] e a Vall'Antrona, ove pur sono molte miniere d'oro, e una ve n'ha di ferro ocraceo abbondantissime, che fanno lavorare i Ceretti d'Intra⁵⁹.

Per ambo i lati del monte vedevamo le cave di quel granito scistoso e a filamenti che noi chiamiamo beola; nome che gli è comune col paese posto all'est del fiume, ove sen fa il maggior lavoro e commercio. Altri paesi vedemmo specialmente alla nostra manca posti a mezzo il monte, ove fiorente è la

[personaggi/41-cavalieri-di-cristo-tra-templari-e-ospitalieri-in-ossola>](#)

(consultato il 16 gennaio 2019).

⁵⁵ Per tali miniere si rimanda a G. PIPINO, *Victimula-San Secondo e l'invenzione degli Ictimuli (o Vittimuli)*,

<https://www.auditorium.info/wp-content/uploads/l-invenzione.pdf>

(consultato l'8 gennaio 2019).

⁵⁶ Oggi Piedimulera.

⁵⁷ Oggi Pallanzeno.

⁵⁸ Si tratta del Pizzo Castello.

⁵⁹ Il riferimento è in particolare a Pietro Maria Ceretti che nel 1799 aprì in Valle Antrona una fonderia, trasferita nel 1803 dal figlio Ignazio a Villadossola, dove fu attiva per molti decenni (E. RIZZI, *Storia dell'Ossola, Domodossola, Grossi*, 214, p. 380).

coltivazione di viti e castagni e di qualche grano; ma fino a Domo non passammo in mezzo a case, giacché tali non possono dirsi le capanne, magazzini edificati rimpetto a Beola⁶⁰ per riporvi i grani e altre mercanzie che da qui partono e sin qui vengono sul fiume.

Vedevamo le numerose e belle case che adornano l'amenò e vitifero colle di Masera, ove viene a terminare la Val Vegezza⁶¹. Un po' in alto vedemmo Trontano che ha qualche nome per le castagne e fu una volta famoso pei pazzi dommi di Dolcino qui rifugiatosi⁶².

Passammo presso S. Quirico⁶³ e alle 4 e ½ fummo a Domo. Il sig. Gandolfi che altre volte fu fittajuolo de' Borromei ed ora ha colà impiego per la nuova strada⁶⁴, venneci incontro e ci consigliò d'andare alla nuova osteria del cappello. V'andammo, e le dame discesero dalla vettura e noi di cavallo.

Il fatto provò che la strada è carreggiabile. Vero è che in qualche cattivo passo le dame prudentemente scesero, ma la vettura non rovesciò mai, né fu d'uopo portarla; e quei cattivi passi non devonsi che alla trascuratezza.

Poco v'era da vedere in Domo; onde, mentre apparecchiavasi la cena, facemmo un passeggio sul grande stradone che conduce a Cre[v]ola[dossola]. Vedemmo Val Bugnanca⁶⁵ e il luogo ove

⁶⁰ Nel disegno di Amoretti che forma l'ultima carta del manoscritto è segnato: Bevera (oggi Beura Cardezza).

⁶¹ Oggi Vigezzo.

⁶² Cfr. G. MICCOLI, s.v., in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 40, 1991 <[https://www.treccani.it/enciclopedia/dolcino_\(Dizionario-Biografico\)/>](https://www.treccani.it/enciclopedia/dolcino_(Dizionario-Biografico)/>) (consultato l'8 gennaio 2019).

⁶³ Si tratta della chiesa di San Quirico alle falde delle colline di Calice, eretta tra il X e l'XI secolo.

⁶⁴ Il riferimento è a Luigi Gandolfi che fu assistente alla costruzione della strada del Sempione nell'estate del 1803 e che fu dimesso in quello stesso anno (ASMi, *Genio Civile*, bb. 3601 e 3250).

⁶⁵ Oggi Val Bognanco.

il torrente Bogna minacciava di seppellire Domo sotto i sassi, se non l'avessero con forti argini sviato. Avevamo a sinistra il monte Andromia, in vetta al quale dicono essere un laghetto profondo 500 piedi e d'acqua limpidissima, ove trotte saporitissime si pescano.

Trovammo apprestata la cena; ebbimo la visita del sig. ingegner Gianella⁶⁶ commissario in capo della nuova strada, che offerissi a venire con noi: offerta che accettammo ben di cuore e che sgombrò ogni timor delle mine⁶⁷.

Domodossola, 7 settembre 1803

Questa mattina lo svegliarino perpetuo della comunità sig. c.[onte] Rezzonico tutti ci destò alle 4 e me prima degli altri poiché nella stessa camera dormivamo.

Ci alzammo, ci vestimmo e alle cinque fummo pronti. Le dame andarono in carrozza sin presso Creola, indi misersi a cavallo. Si passò per la vecchia ben incomoda via⁶⁸. Si tragittò a piedi sul meschino ponte la Vedra, fiume che viene dal Sempione: si sali per angusto e scosceso sentiere sino alla vetta, non essendo ancor praticabile il sentier nuovo che stassi costruendo con lusso. È rimarchevole che i grossi fiumi immittenti nella Tosa hanno alla foce profondissimo alveo tagliato nel duro sasso, per cui ripida cotanto e difficil riesce la prima salita⁶⁹.

Quando fummo sull'alto scoglio, in cui non senza meraviglia vidi crescere le opunzie⁷⁰, terminò apparentemente ogni salita

⁶⁶ Su di lui si veda l'Introduzione.

⁶⁷ Si veda l'Introduzione e il prosiegua del testo di Amoretti.

⁶⁸ Si veda l'Introduzione.

⁶⁹ I fiumi immissari della Toce sono, da sud-ovest a est: Anza (Valle Anzasca), Ovesca (Valle Antrona), Bogna (Valle Bognanco), Diveria (Valle Divedro), Isorno (Valle Isorno) e Melezzo Occidentale (Valle Vigezzo). Ringrazio Paolo Volorio per la puntuale segnalazione.

⁷⁰ Si tratta del genere *Opuntia humifusa* (Raf.) Raf. Ringrazio Enrico Banfi per la precisazione.

per noi; poiché la strada tutta, non avendo più di 7 piedi d'alzata per ogni 100 piedi di lunghezza, mostra d'esser sempre orizzontale⁷¹.

La strada del Sempione lungo la Vedra è antichissima. Dalla storia abbiamo che di là passarono i Galli e vi trovarono probabilmente gli Osci che all'Ossola diedero il nome di Oscela usato da Tolomeo e da Strabone. Da qui calarono quindi i Cimbri dopo d'aver battuto il console Cepione⁷², e furono da Catulo⁷³ e Mario⁷⁴ in questa pianura interamente disfatti⁷⁵. Omettendo le guerre e le irruzioni de' bassi tempi, solo rammenterò la discesa de' Vallesani nel secolo XV che quasi tutti vi perirono⁷⁶. Vi passarono poscia più volte i Francesi⁷⁷, ai quali venne poi il pensiero di formarvi una via carrozzabile ed ampia⁷⁸. La disegnarono diffatti, e qualche parte ne costruirono. Ma vedendo il governo nostro che la cosa con soverchia lentezza e con nessuna economia eseguivasi, chiese ed ottenne che i Francesi

⁷¹ Il fine era quello di consentire il passaggio dell'artiglieria.

⁷² Il riferimento è al console Quinto Servilio Cepione, che nel 106 a.C. fu battuto dai Cimbri a Nord di Arausio, oggi Oranges. A lui sembra si debba il nome del monte (Mons Caepionis corrotto poi nell'italiano Sempione). Secondo altre versioni Sempione origina da Mons Sempronii oppure Mons Scipionis (*Guida da Milano a Ginevra pel Sempione*, Milano, Artaria, 1822, p. 40).

⁷³ Quinto Lutazio Catulo, console nel 102 a. C.

⁷⁴ Gaio Mario, console dal 104 a. C. al 100 a. C.

⁷⁵ Il riferimento è alla pianura di Vercelli dove si svolse la battaglia omonima (101 a. C.).

⁷⁶ Si tratta della battaglia di Crevola, combattuta il 23 aprile 1487 fra le truppe vallesane del vescovo conte di Sion e le truppe sforzesche a difesa della Val d'Ossola (RIZZI, *Storia dell'Ossola*, pp. 267-269).

⁷⁷ Il riferimento è alle occupazioni del 1499-1512 e del 1515-1521 (RIZZI, *Storia dell'Ossola*, pp. 283-289).

⁷⁸ Per tutta la parte della narrazione relativa alla strada del Sempione si rimanda all'Introduzione.

più non vi si mischiassero e la direzione ne diede al mentovato ingegner Gianella, sotto cui lavorano ora ben 2000 operai.

Questi ci raggiunse insieme al sig. Gandolfi poco dopo la mentovata salita, e dopo lui non tardò a raggiungerci anche il sig. comandante del distaccamento, capitano Baroffi⁷⁹ pavese. Lentamente andavasi specialmente per la sig. m.[arche]sina di Soragna, che a cavalcar non usa, non ardiva mettere il cavallo al trotto. Questo però ne giovava, potendo così avere dall'ingegnere quelle notizie che non avremmo avute correndo, e a me dava anche agio di meglio osservare.

Osservai diffatti che la prima salita era di granito in tavole di cui gli scarpellini faceano sovente pali da viti. Oltre Borgo Antino (se ben intesi il nome)⁸⁰ vidi un filone di candidissimo marmo statuario, preferibile forse al carrarese; e seppi che di questo, oltre il fiume dove la legna abbonda, fassi eccellente calcina. È rimarchevole che simil marmo trovasi in Val Vegezza sopra Malesco, pur fra lo scisto argilloso. Forse è la dolomia.

Questo scisto succedea poi ed era granatifero, con grossissimi ma troppo impari granati.

Giugnemmo al luogo, ove altre volte era l'anello, cioè un pertugio nello scoglio che ingombrava la strada e che è ora stato aperto interamente, onde far questa più ampia.

Evvi ancora lì presso il ponte che portava alla strada vecchia, la quale stando in faccia alla tramontana, era per molti mesi impraticabile o per le nevi o i ghiacci.

Il monte da ambo i lati è qui di granito, per lo più in masso, che però lascia vedere i larghi strati o banchi. Sovente veggonsi

⁷⁹ Lettura incerta.

⁸⁰ Nel suo *Viaggio da Milano ai tre laghi, Maggiore, di Lugano e di Como e ne' monti che li circondano*, Milano, Giovanni Silvestrini, 1824, p. 102 Amoretti scrive Morgantino, toponimo che si trova anche in A. ZUCCAGNI ORLANDINI, *Corografia fisica, storica e statistica dell'Italia e delle sue isole*, Firenze, Presso gli editori, 1837, p. 535.

le ruine d'un fianco di monte precipitato, il che ha dato luogo alla vegetazione e qualche volta anche alla coltivazione; e l'attenzione dell'ingegnere direttor della strada è di far precipitare, or con leve or con mine, i massi che minacciano di cadere o che interrompono il natural corso delle acque. Queste cader tutte devono nel canale che fiancheggia la strada e che ha a luogo a luogo l'uscita sotterranea nel fiume.

Un enorme sporto del monte di sasso scistoso micaceo a filoni quasi verticali chiude la strada; e qui s'è fatta una magnifica galleria lunga sessanta passi, larga 8, e alta 15⁸¹, corrispondenti a giudicandone a occhio; e perché resti chiara, vi s'è aperta nel mezzo ampia finestra verso il fiume. È questo veramente un mirabil lavoro. Per la più pronta ed economica costruzione della strada, questa divideasi in vari tratti, e dessi all'asta l'opera da farsi a un convenuto prezzo. Molte compagnie d'uomini, sovente venuti dalle miniere del Piemonte, alle varie parti lavorano e cooperar vi fanno le donne loro⁸². Quindi è che la strada è sovente interrotta perché non tutti hanno compiuta l'opera loro; ma dappertutto si passa a cavallo, o almeno a piedi, conducendo i cavalli a mano. Se v'è intoppo, sul momento è tolto.

Oltrepassata la valle più angusta, ci vedemmo dinanzi popolatissimo pendio, che una città pareva sparsa fra vigne, campi e castagneti. È questo il paese di Varzo. Io sospetto che questo nome in qualche vetusta lingua osca o celta significhi apertura o

⁸¹ Si tratta della galleria di Crevola, lunga 60 m, larga 8 m e alta 6 m. Cfr. [PARADISI], *Descrizione della strada*, § VII, *Delle gallerie*.

⁸² La presenza femminile nei lavori edili dell'epoca risulta anomala e pertanto apre interessanti prospettive agli studi sulle migrazioni. Si veda in proposito quanto finora ricostruito da P. AUDENINO, *La dinamica dei ruoli*, e da M. CAVALLERA, *Un «motore immobile». migrazioni maschili di mestiere e ruolo della donna nella montagna lombarda dell'età moderna*, in *Donne e lavoro Prospettive per una storia delle montagne europee (18.-20. secc.)*, a cura di L. Lorenzetti - N. Valsangiacomo, Milano, Angeli, 2010, rispettivamente pp. 17-25 e 26-49.

ampiezza poiché nome è comune a più luoghi di simil natura⁸³. Ci fu detto che la popolazione di quel distretto, che tutto ci si presentava sott'occhio, ascende a 5.000 persone in più casolari divise. Termina la scena l'alta Trasquera. Il naturalista riandando rimotissime date ignote ad ogni storia, ma scritte per man di natura⁸⁴, vede qui il catino di un lago, le cui acque ritenute erano dal granito, che la Vedra⁸⁵ non avea corroso ancora. Guardando in alto, all'ingresso, e all'uscita della valle, vedesi ancora l'opera del lambir dell'onda.

All'uscir dalla valle passammo considerevol torrente⁸⁶ su nuovo ponte di legno, così voluto dall'arte militare e da chi ci comanda, per agevolmente tagliarlo⁸⁷ all'occasione d'una ritirata.

Tornammo a trovarci ove la strada si costruisce fra il granito e il fiume; e non potendo allontanar questo, dee quello spezzarsi acciò dia luogo. Non cogli scarpelli, ma colle mine si fa tutto il lavoro; e buon per noi che, nosco avendo il commissario, eravamo avvertiti d'ogni mina che scoppiar doveva a poca distanza, e a nessuna mina non si dava mai fuoco se non eravamo lontani da ogni pericolo. Piacevole e maestoso spettacolo altronde era il veder volare i sassi e i gran massi rotolare, e al tempo stesso, dopo lo scoppio, simile a forte cannonata udire il romorio del tuono stendersi lungo la valle echeggiante. Verso il fiume sostenuta era la strada da ampio muro largo in cima almeno 4 piedi e molto più alla base. E poiché dopo qualche tratto il monte granitoso cadeva a perpendicolo sul fiume,

⁸³ Così anche in ZUCCAGNI ORLANIDINI, *Corografia fisica*, p. 536.

⁸⁴ Per l'avvio dell'idea di una lunga storia della terra quale strumento per la comprensione degli oggetti e dei fenomeni naturali si vedano G. – L. LECLERC de BUFFON, *Les époques de la nature*, 1780, de l'Imprimerie Royale, Paris, 1780; e J. HUTTON, *Theory of the Earth*, in «Transactions of the Royal Society of Edinburgh», vol. I, part II, 1788. pp. 209-304.

⁸⁵ Oggi torrente Divedro.

⁸⁶ Il riferimento è al torrente Cairasca.

⁸⁷ In alternativa, alla parte in legno veniva appiccato fuoco.

un'altra galleria molto più breve però della prima, s'è in esso scarpita⁸⁸. Questa che è di duro granito in masso, venato per ogni verso, ha un filoncino di pirite, su cui hanno presto messo l'occhio que' lavoranti; ma trovarono di non poterne ritrar vantaggio.

Così continuammo sino ad altra piccola apertura, ove alcune case e una chiesuola i montagnai costruirono, e diedero al casolare nome d'Isella⁸⁹. Ivi è la dogana⁹⁰, provvisoria almeno, per le mercanzie vegnenti dal Sempione. Ivi ci fermammo e sotto un ombroso e non malaugurato noce⁹¹, portata fu una tavola con alcune sedie, sebben più grato sedile tutti trovarono nel prato. Buona provvisione di viveri avevamo nosco; e questa fu accresciuta dalla previdenza del sig. Gandolfi e dalla ospitalità del gentile doganiere. Non parlo del parroco perché da moltissimi anni non trovasi prete che voglia esercitare l'apostolico ministero colà. V'è però una manifattura di cappelli grossolani pe' montagnai.

Con quanto appetito si mangiasse e gusto si bevesse sì il vino che l'acqua, attinta a fresca e limpida fonte dell'opposto monte, è vano il dirlo. Appena potemmo salvare per altro bisogno, e a più d'uno ne increbbe, un pezzo di carne a stufato esquisita.

Io girai pel monte osservando il sasso sempre uniforme, ma con qualche indizio di sostanza metallica; e poscia col commissario Gianella proseguii per la strada quasi un miglio affin di vedere un nuovo lavoro, cioè una galleria aperta lunga

⁸⁸ Si tratta della galleria di Iselle, lunga 10 metri. Si veda a riguardo [PARADISI], *Descrizione della strada*, § VII, *Delle gallerie*.

⁸⁹ Oggi Iselle.

⁹⁰ La dogana era con la Repubblica del Rodano, formata dal Vallese, distaccato per volontà di Napoleone dalla Repubblica elvetica il 30 agosto 1802 e costituito in repubblica indipendente. Si veda Vallese e Repubblica elvetica, in *Dizionario Storico della Svizzera* <www.hls-ds-dss.ch.> (consultato il 16 gennaio 2019).

⁹¹ Il riferimento è alla croce di legno di noce su cui morì Gesù Cristo.

quanto la prima; ma non d'uguale difficoltà⁹². A sinistra oltre il fiume vedemmo un resto della neve gelata che v'è forse da secoli e che aspetta quella del prossimo inverno.

Poco lungi eravamo dai confini nostri, ma tre miglia ancor v'erano per giugnere alla vetta della cresta del Sempione ove la nostra strada si unisce a quella che ora nel Vallese formano i Francesi lungo il Rodano⁹³. Entro la ventura state la nostra sarà compiuta e correranvi sopra comodamente i cocchi. De' vantaggi politici, economici, militari che arrecar possa si parlò lungamente, ma non è qui luogo di scrivere i ragionamenti⁹⁴.

Tornammo a Isella, rimontammo tutti a cavallo e ci avviammo a casa. Le mine erano più frequenti, ma non pericolose. Tuttavia la più giovin dama se ne spaventò talora, non piacendole quel volar de' sassi veduto da vicino. Ancor più le spiacque e misela a rischio di cadere il suo cavalluccio, che quantunque docile, pizzicato da un tavano, diessi a dar calci e saltare; ma altro non n'ebbe che la paura.

Rivedemmo quello che avevamo veduto andando, e giunti alla nuova strada presso il ponte di Creola tutti smontammo per andare in essa a piedi, e meglio osservare come salir si dovrà a zig zag per avere un dolce pendio sino al luogo del ponte, che sarà tuttavia circa 100 piedi sopra il fiume e sarà pur esso costruito in legno per l'anzidetta ragione. Se avrà in mezzo un

⁹²Si tratta della prima parte dei lavori per la costruzione della grande galleria di Gondo, in realtà la più lunga e la più arditata di tutte. Cfr. [PARADISI], *Descrizione della strada*, § VII, *Delle gallerie*.

⁹³Invero il luogo d'incontro tra i lavoratori dei due tratti di strada non era situato sulla cima del passo del Sempione, bensì più a est, ad Algaby, oggi Gstein Gabi.

⁹⁴Sui vantaggi commerciali della strada si vedano le considerazioni di Carlo Gianella riportate nella sua del 18 giugno 1804 al ministro degli Interni Daniele Felici (ASMi, *Genio Civile*, b. 8012); e [PARADISI], *Descrizione della strada*, § VIII, *Utilità della strada del Sempione*; PAGANO, *La strada napoleonica*, pp. 11-41.

pilastro onde di meno lunghe travi possa formarsi (giacché qui l'alveo ha ben oltre 100 piedi di larghezza) è indeterminato ancora⁹⁵.

Nel ripassare il ponte provvisorio, e oltr'esso giunti, ebbimo vaghissimo spettacolo preparatoci dal commissario ingegnere. Dieronsi in quel momento una dopo l'altra tutte le mine che in quegli scogli preparate s'erano fra il giorno: e faceva orrore e meraviglia insieme il vedere grossi massi di qualche quintale salir in aria e i più piccoli percorrere le parabole come se tratti fossero da fionda. Alcuno giunse nel fiume non lungi da noi.

Ciò fatto tornammo a casa. E poiché erano appena le 4 percorremmo il borgo. Nella chiesa maggiore di disegno nuovo ed elegante non v'è nulla di rimarchevole. Nella chiesa del soppresso convento di S. Francesco⁹⁶ vedesi il gusto del secolo XIV di fabbricare in marmo stratificando il bianco e il nero. Il primo è della Candoglia, il secondo è di quella pietra ollare che poco conosciuta è altrove, ed eccellente è per lo scultore che imitar vuole il bronzo. Chiamasi lavezzella.

⁹⁵ La costruzione del ponte di Crevoladossola sulla Diveria fu questione lunga e problematica. Gli ingegneri francesi, inizialmente incaricati di essa, non eseguirono i calcoli in maniera sufficientemente precisa, tanto che il pilone centrale del ponte dovette essere abbattuto su parere dell'ingegner Gianella, perché instabile. Un nuovo ponte fu costruito con pilone centrale, su disegno dello stesso Gianella e del direttore generale Nicolas Céard. Cfr. il rapporto inviato da Gianella e Ferrari il 31 luglio 1803 al ministro degli Interni Daniele Felici (ASMi, *Genio Civile*, b. 8012).

⁹⁶ La soppressione del convento di S. Francesco, insieme con quella degli altri conventi e monasteri della XXVII Divisione militare, comprendente vari dipartimenti tra i quali quello della Sesia, fu decretata il 16 agosto 1802 e pubblicata con Decreto dell'Amministrazione generale il 31 agosto 1802. Così in A PENNINI, La soppressione degli «ordini regolari» nel Piemonte napoleonico, <[www.historia.et.ius.eu.-13/2918-paper 8](http://www.historia.et.ius.eu.-13/2918-paper-8)> (consultato il 16 gennaio 2019).

Appie' del Monte Calvario⁹⁷, su cui si sale visitando varie cappellucce e ove noi per istanchezza non salimmo, vidimo i coscritti mantovani e ferraresi maravigliati di trovarsi fra quei dirupi, studiare l'esercizio militare. Ivi il comandante invitò per la sera ad un ballo le dame che se ne scusarono meno per istanchezza che per non essere in eleganza di ballo.

Vedemmo la satirica pittura di certo pittore che, vendicar volendosi del giudice, lo dipinse in atto di dar la sentenza contro di lui, mentre i suoi avversari gli presentano polli, cascio e danari che il notaio prende, indicando esser quelli che determinano il giudice anziché le scritture e le ragioni. V'ha messo a lato uno anzi due che litigando aveano consumate le sostanze.

S'andò a casa, si cenò, s'ebbe visita dell'astronomo Oriani che percorrea que' monti per determinare i punti geografici dei triangoli sui quali costruire la gran carta della Repubblica⁹⁸. Andammo a letto.

8 Settembre

Alle 4 ½ Rezzonico ci destò. Io dissi e gli altri udiron la messa nella chiesa maggiore⁹⁹ suonandovi l'organo il sig. Gandolfi. Rezzonico, repudiando la sua mula, montò il cavallo che a me

⁹⁷ Il riferimento è al Sacro Monte Calvario di Domodossola, la cui costruzione iniziò nel 1657 e fu completata nel corso del XVIII secolo.

⁹⁸ Su Barnaba Oriani si veda P. TUCCI, s.v., in *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 79, 2013 <[https://www.treccani.it/enciclopedia/barnaba-oriani_\(Dizionario-Biografico\)/>](https://www.treccani.it/enciclopedia/barnaba-oriani_(Dizionario-Biografico)/>) (consultato l'8 gennaio 2019). Per la carta topografica si confronti il decreto 25 dicembre 1802 con il quale Napoleone ordinò agli astronomi dell'Osservatorio di Brera di estendere a tutto il territorio della Repubblica Italiana la carta della Lombardia Austriaca da loro stessi levata tra il 1786 e il 1796 per ordine dell'imperatore Giuseppe II. (*Indice delle leggi, degli editti, degli avvisi pubblicati nello Stato di Milano dai diversi governi intermedi dal 1765 al 1821*, Milano, Stamperia Rivolta, 1823, vol. I, p. 112).

⁹⁹ Il riferimento è alla Collegiata dei Santi Gervasio e Protasio, costruita tra il 1792 e 1798 su disegno dell'architetto Matteo Zucchi, inglobando le strutture superstiti della chiesa cinquecentesca crollata.

avea servito ed io un altro n'ebbi non men buono. A Vogogna trovammo preparata la barca. C'imbarcammo sulla Tosa e cammin facendo mangiammo trovandolo ottimo, quell'avanzo di stuffato con polli e frutta. Il viaggio fu comodo e divertente. Presso Ornavasso vedemmo la casa ottangolare, abbandonata dei Modroni or Visconti¹⁰⁰. Girammo intorno a Montorfano, vedendo al luogo sotto il Lancone¹⁰¹ il campo della disfatta dei patrioti nel 1798¹⁰². In bocca di Tosa trovammo il c.[onte] Borromeo coi figli e divisi in due sue barche giungemmo all'isola alle 4 pomeridiane, 4 ore avendo passate sulla Tosa.

¹⁰⁰ Si tratta del Palazzo ottagono eretto dai Visconti che nel XIII secolo esercitavano il loro potere in quel comune. Il palazzo era noto anche con il nome di Palazzo della morte per l'orrore del suo arredamento (ZUCCAGNI ORLANDINI, *Corografia fisica*, p. 511).

¹⁰¹ Svista dell'autore per Campone.

¹⁰² Il riferimento è allo scontro avvenuto il 22 aprile 1798 al Campone, tra Gravellona e Ornavasso, dove le truppe sabaude sconfissero i repubblicani guidati dai francesi (E. RIZZI, *Storia dell'Ossola*, p. 388).

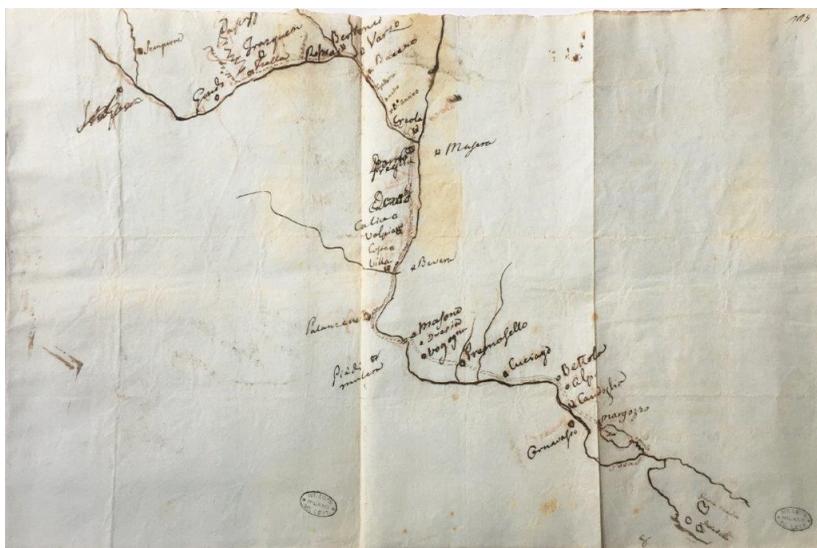


Fig. 3: Tracciato del viaggio di pugno di Carlo Amoretti. Per gentile concessione dell'Istituto Lombardo Accademia di Scienze e Lettere di Milano