

La foce del Riale prima della sua copertura.



stenti, "con altri da rimuovere di volta in volta che se ne sia fatto uso".

Rinnovato da Edmondo Ferrari nel 1926, l'accordo fu rescisso dal Comune nel 1934 in seguito alla costruzione del nuovo tratto di lungo lago che veniva ad occupare lo spazio ove erano stese le reti. Con tale scrittura, che riportiamo parzialmente per curiosità, leggiamo che si concedeva al Ferrari "di stendere le reti da pesca nel tratto di terrapieno più basso della strada, vicino all'Imbarcadero di Piazza Indipendenza, alle seguenti condizioni:

1° Che i pali di ferro o in legno si possano rimuovere, e che l'altezza dei pali mobili stessi non sorpassi il piano superficiale della strada; 2° Che la stesa delle reti si effettui possibilmente nelle ore del mattino ed in via eccezionale nel pomeriggio, ma non mai oltre le ore diciannove;

3° Resta in facoltà della Giunta di vietare al Signor Ferrari di stendere le reti nel luogo sopra indicato in occasione di feste od altre circostanze..." (21.4.1926).

Non sempre la stesa delle reti avveniva previo accordi coll'Amministrazione. Nel passato era di certo usuale vedere reti stese ad asciugare lungo le rive del lago. Un ricordo di questa abitudine la si trova sfogliando i verbali ottocenteschi della Giunta comunale. Nella riunione del 6 settembre 1887 leggiamo che tale argomento fu trattato in seguito al reclamo presentato da alcuni abitanti della via Gianicolo contro questa usanza. In tale occasione la Giunta, da un lato accolse la richiesta proibendo la stesa delle reti lungo la via, dall'altro concesse al pescatore Modesto Sartorio (certamente il pescatore contestato) l'uso della spiaggia del Riale, probabilmente quella posta al suo sbocco davanti al Comune.

Alcuni anni dopo (nel 1895) ancora una volta si ritornò a parlare del Sartorio in una riunione di Giunta nel corso della quale il

Sindaco disse di averlo diffidato a stendere le sue reti ad asciugare lungo le vie comunali, ma che non aveva sortito alcun effetto perché "vantando ragion sue proprie continua[va] a stendere le reti sue". Si decise di rinnovargli l'ordine e, in caso di mancata ottemperanza, procedere al sequestro delle reti e alla comminazione di una multa.

Ventitrè anni prima era stato il prestatario Pietro Teruggia ad essere invitato a levare i pali esistenti sulla piazza del porto che servivano per stendervi le reti dei pesci.

Con la costruzione del nuovo porto essi "ostacolavano la libera circolazione" (Giunta, 14.4.1872).

La costruzione negli anni 1928-29 del lungo lago determinò la copertura della foce del Riale: il fiume che da tempi immemorabili aveva accompagnato la vita dei lavenesi, fu costretto a retrocedere sempre più fino quasi a scomparire dalle vicende del paese. Nel 1934 la decisione di continuare il lungo lago portò ancora a un ampliamento della piazza. Con la rimozione del monumento ai garibaldini nel 1928 e la grande aiuola posta nel 1996 allo sbocco del Riale, essa assunse la fisionomia odierna.

VIA LABIENA

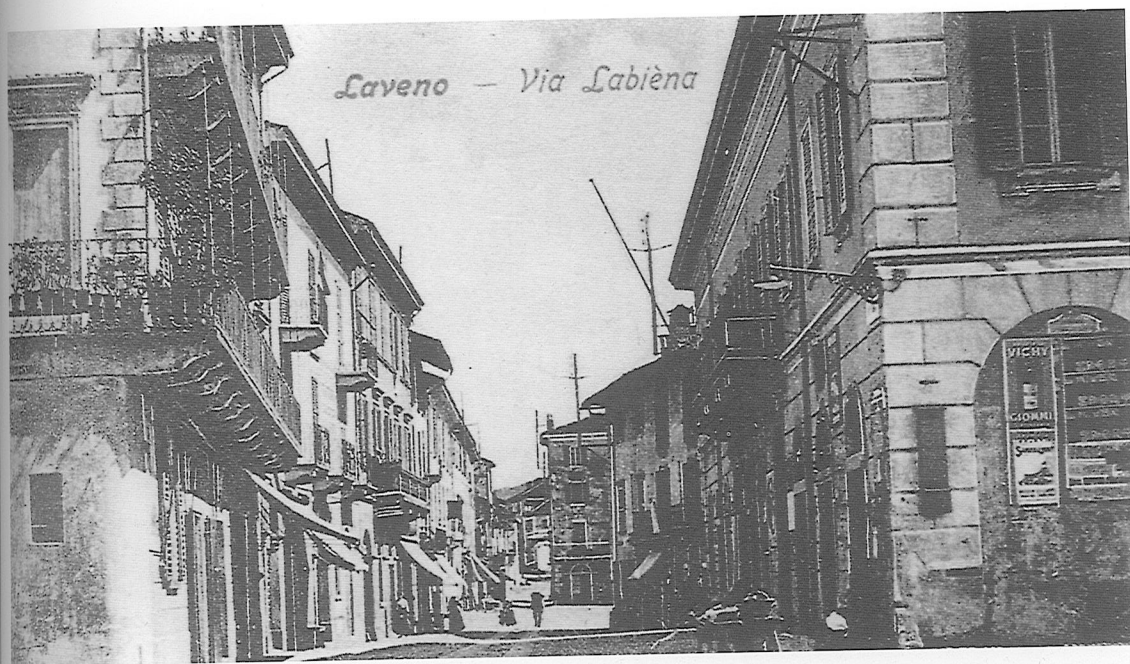
Strada in parte comunale e in parte statale (n. 394)

Lunghezza: 660 m

Denominazione

Deriva da Tito Labieno che, secondo la tradizione antica, avrebbe posto gli accampamenti romani a Laveno. Sempre da T. Labieno si è fatto derivare l'origine del nome del paese. Tale credenza si rafforzò nel secolo scorso quando fu ritrovato un busto romano che si ritenne effigiasse Labieno.

Tito Labieno, generale romano, fu legato di



Via Labiena al suo avvio.

Cesare in Gallia e si distinse nella lotta contro varie popolazioni. Nel 50 a. C. ricevette da Cesare il governo della Gallia Cisalpina ma, passato dalla parte di Pompeo, divenne suo avversario. Fuggito nel 48 in Africa, riorganizzò la resistenza repubblicana riportando una vittoria su Cesare. Morì nella battaglia di Munda nel marzo del 45 a. C.

Gli studiosi oggi pensano che l'origine del toponimo sia da ricollegarsi ad altri termini. Non sappiamo quando fu deliberato di dare alla via tale nome, ma sicuramente dopo

l'Unità perché prima la via era detta Strada Maggiore o Contrada di mezzo.

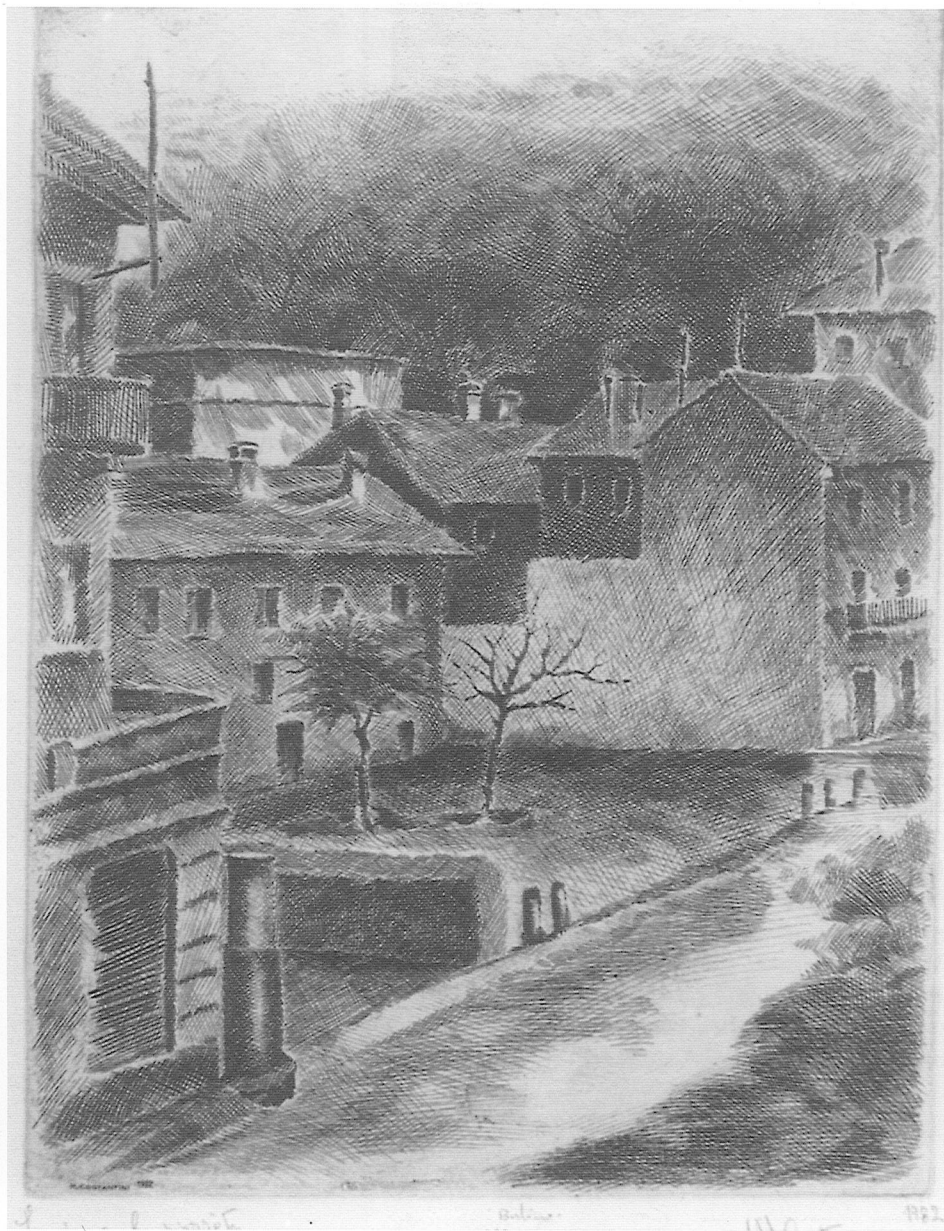
Descrizione

Fronteggiata da palazzi che si susseguono gli uni agli altri, con allineamento non del tutto regolare, la più importante arteria lavenese modifica più volte l'aspetto nel suo lungo procedere in direzione di via Varese ove confluisce.

Il primo tratto, che guarda verso il lago e su cui s'affaccia il palazzo comunale, è il più antico e unitario per stile.

Via Labiena.





La piazzetta, (piazza Montebello), bulino di Marco Costantini (1992).

Più avanti, subito dopo uno slargo (nel passato piazza Solferino), la via si fa più ampia e acquista una diversa fisionomia. Qui, ai vecchi palazzi, si affiancano edifici di più recente costruzione che sono venuti ad occupare intorno agli anni '50/60 gli ultimi spazi verdi.

Alle piante e a piccoli chioschi di vendita di floricoltori locali, si sono sostituite nuove costruzioni ben più ingombranti che sono andate ad aggiungersi ai grandi palazzi già esistenti quali: l'ex albergo della Posta, l'ex albergo Roma (ora adibiti a negozi ed abitazioni), il "Palazzo rosso" e l'edificio delle scuole elementari.

L'aspetto composito e vario che ne consegue è il risultato di queste trasformazioni. Il terzo ed ultimo tratto presenta ancora una diversa impronta.

Qui, s'affacciano sulla strada resti di vecchi giardini e costruzioni disparate per aspetto e volumetria; da minuscole casupole a grandi palazzi, a villette costruite in tempi diversi.

Accoste alla via e alle case s'ergono imponenti e minacciose le balze rocciose del monte Sasso del Ferro al suo elevarsi. Poi la strada curva in direzione del passaggio a livello delle Ferrovie dello Stato ove si con-

clude. Fulcro della vita del paese, sulla via s'aprono, numerosi, a testimoniare la sua importanza, negozi, bar, uffici e banche.

Note storiche

Se il primo tratto di via Labiena da alcuni secoli ha mantenuto quasi inalterata la sua fisionomia, non così si può dire per il tratto di strada che all'incirca dall'angolo di viale Porro giunge al passaggio a livello delle Ferrovie dello Stato. Per buona parte dell'Ottocento non esistevano in quest'angolo del paese che distese di prati, spesso inondate dalle acque del Boesio, e ruscelletti laterali del fiume stesso.

Nei primi anni dell'Ottocento nasceva la Regia Strada Postale (così fu a lungo chiamata la parte più recente della via), che da Varese giungeva fino a Laveno, e che s'innestava all'antica strada che conduceva a Ronché.

Poi, dopo i fatti risorgimentali, prima ancora della morte di Garibaldi, il tratto stradale che giungeva a via S. Fermo divenne Corso Garibaldi fin quando nel 1905 tale nome non fu spostato a designare l'attuale viale. La denominazione di via Labiena iniziava da questo momento la sua espansione verso Varese, fino a raggiungere gli attuali termini, man mano che le costruzioni avanzavano verso la ferrovia, sostituendosi a quella di "strada provinciale varesina".

Le uniche costruzioni su questo tratto provinciale inizialmente erano sorte sul lato sinistro, forse anche perché qui il terreno s'elevava evitando le piene del fiume. Sappiamo da antichi documenti che esistevano (prima metà dell'800) due alberghi, uno intitolato "Sole" e l'altro "Posta" (oggi casa Formenti - vedasi l'immagine fotografica di p. 215). "Erano i tempi - scrisse Nazareno Ferrari - in cui si viaggiava ancora con le caracollanti diligenze e ogni paese aveva la sua stazione chiamata 'Posta', fornita di locanda, stallaggio e di cavalli da noleggio".

A questi, più avanti, si aggiunse l'albergo "Stella d'oro" in casa Terruggia. Sia quest'ultimo che quello del Sole esistevano di già nel Settecento come osterie.

La manutenzione della strada, dai primi due alberghi citati fino al porto, nel 1827 e nel 1828 fu affidata a un certo Domenico Colmegna (lire 40 per semestre).

Poi, lentamente, anche questa parte del paese si andò popolando di case, fra queste ricordiamo l'erezione nel 1880 del "palazzo rosso", con il Teatro Sociale voluto dalla famiglia Tinelli. La prima della stagione teatrale avvenne la sera di sabato 29 agosto 1880 con tre rappresentazioni drammatiche interpretate da dilettanti lavenesi fra cui Carlo Tinelli, Severino Revelli, Emilio Carnelli, Sofia Fumagalli ecc.

Il teatro fino al 1932 fu al centro della vita cittadina: numerosi furono gli spettacoli e le manifestazioni che in esso si tennero. Poi la

notte
luppat
nici, le
me -
Laven
balli n
Di fron
di tra
nasce
per lu
sempli
La più
quand
i vend
Poi ne
comun
mali su
ti al F
collera
aderire



Via Labiena durante i lavori di pavimentazione del 1951.

notte del 9 giugno 1932 un incendio, sviluppatosi in un locale pieno di olio e di vernici, lo distrusse completamente. "Le fiamme - commentò ad epitaffio il parroco di Laveno di allora - purificarono commedie e balli non sempre edificanti".

Di fronte ad esso (forse per una correzione di tracciato della vecchia strada postale) nasceva la piazzetta alberata, chiamata per lungo tempo piazza Montebello o, più semplicemente, piazza del Teatro.

La piazzetta si animava ogni martedì, quando per il mercato vi si radunavano tutti i venditori di pollame, uova e selvaggina. Poi nel gennaio del 1905, la Commissione comunale decise di trasferire uomini ed animali sulla piazzetta (oggi Marchetti) davanti al Ristorante Concordia, suscitando la collera dei venditori, i quali "a tutta prima... aderirono e colle loro ceste si trasferirono al

luogo indicato; ma dopo circa mezz'ora di discussione fra loro, abbandonarono in massa il mercato proponendosi di far tenere al Municipio di Laveno un memoriale coi loro desiderata" ("Cronaca Prealpina", 5.1.1905). Come andò a finire lo sciopero dei pollivendoli non sappiamo.

Quasi in fondo alla via, nel 1915, dopo l'acquisto del terreno, cominciava a sorgere l'edificio della scuola elementare (dedicata nel 1956 al poeta G. Pascoli) voluto allora per assorbire anche un po' della crescente disoccupazione. L'acquisto del prato Bolla (mq 3.928 al prezzo di 19.640 lire) di proprietà indivisa di Giacomo Margozzini, Ester Galluzzi e Frova, era stato deliberato, nel 1911, al tempo dell'amministrazione Martinoia.

La rilevante spesa che comportava l'erezione della scuola trovò numerosi oppositori



Via Labiena: Hotel Poste (oggi casa Formenti).

Teatro Sociale di Laveno

Sabato 16 aprile 1898 alle ore 8³/₄ pom. prec.

LA COMPAGNIA LIRICA SOCIALE « EUTERPE »

diretta dall'artista e socio signor

GIUSTINO AZZARELLI

darà la prima rappresentazione della stagione con l'opera buffa
in 3 atti

CAPOLAVORO DEL M.^o G.^o DONIZETTI

DON PASQUALE

PERSONAGGI.

Don Pasquale	— Sig. Stiattesi Gustavo
Dottor Malatesta	— » Piergentili Ferdinando
Ernesto	— » Azzarelli Giustino
Norina	— Signora Volturni Luisa
Un Notaio	— N. N.

ESECUTORI.

Maggiordomo e Servi

Maestro concertatore e direttore signor

GIOVANNI GUARNIERI

PREZZI

Platea cent. 50 - Primi posti L. 1 - Loggione cent. 30

Le rappresentazioni procederanno nei giorni di Domenica, Martedì, Giovedì e Sabato di ogni settimana, cambiando opera ogni due rappresentazioni.

che non riuscirono però ad impedire la realizzazione del progetto. Allo scoppio della guerra la scuola, non ancora completata, fu trasformata in ospedale militare di riserva con 300 posti letto (1917). Solo nel dopoguerra si riuscirono a portare a termine i lavori (1922) con un costo totale alla fine di lire 233.341,26 e i ragazzi poterono frequentare l'ampio e dignitoso edificio progettato dal geometra Emilio Castiglioni e costruito dall'imprenditore lavenese Antonio Ferrari¹.

Nel tratto più antico di via Labiena aveva sede al n. 11 odierno, l'ufficio governativo

del Dazio e del Monopolio che con i suoi gabellieri esercitava un controllo sul mercato del grano. Grano che riempiva i 'solari' delle abitazioni di quest'angolo di paese che fungevano così da magazzini per le granaglie.

L'edificio più ricco di storia della via sicuramente è quello ove oggi c'è il negozio del Formaggiore posto all'angolo tra via Labiena e via Principe Umberto. Da un documento dei primi dell'Ottocento apprendiamo che servì ad uso della Pretura feudale e di carcere.

Successivamente vi alloggiò l'equipaggio

¹ Per le vicende di questa scuola, vedasi Giuliano BELLORINI - Maria Luisa GASPAROTTO, *L'istruzione elementare a Laveno dal 1860 al 1920: sguardi e riflessioni*, "Terra e Gente", n.2, Comunità Montana della Valcuvia, 1994.

della flottiglia esistente sul Lago Maggiore. Fu in questo periodo - leggiamo in un documento - che "il corpo dei Cannonieri in servizio dell'accennata flottiglia appiccò il fuoco, e distrusse li quartieri" (il nome che veniva dato alla casa unitamente a quello di "pretorio", sicuramente perché in essa erano acquartierati dei soldati). Per anni la casa fu abbandonata, anche perché c'era incertezza sul vero proprietario dell'edificio su cui vantavano diritti sia il Comune che la famiglia Borromeo.

A dimostrazione della proprietà comunale si scriveva che militava "il possesso immemorabile, in cui si trova di averla destinata per il proprio Giudice, e per se stessa simultaneamente. Mentre nell'atto medesimo che serviva per carcere, per sala d'ufficio, e per abitazione del Bargello, serviva pure per tenervi li Consigli, l'archivio comunale sino all'Epoca in cui per effetto della riforma carceraria le radunanze Comunali si sono portate sulla pubblica Piazza, e l'archivio è passato al Cancelliere distrettuale, essendo però rimasti gli Armadi della Comunità sino al giorno dell'indicato incendio".

L'atto ufficiale di acquisizione dell'immobile (in realtà la proprietà si limitava a tre locali, uno per piano) fu rogato dal notaio Barozzi nel 1804 e due anni dopo si provvide a ricostruire il tetto. Altri lavori di adattamento furono eseguiti successivamente, dapprima - si disse - per ospitarvi le scuole elementari e poi, nel 1811, per sala consigliare e per magazzino per il grano.

Negli anni 1820-1830 risulta occupata dalla Gendarmeria che vi rimase fino al 1859.

Nel 1834 la Gendarmeria aveva in essa al piano terreno la cucina e uno stanzino. Ma, essendo umida anche per le esondazioni del lago, in tale anno il comandante la brigata, caporale Romani, chiese che il Comune prendesse in affitto un locale di Paolo Pedotti che si trovava libero al piano superiore dello stesso edificio. La richiesta fu accolta dalla Deputazione che affittò il locale per 35 lire annue, ma dando successivamente incarico all'ing. Lorenzo Bernago di sistemare i locali in maniera da eliminare gli inconvenienti lamentati al fine di evitare il costo dell'affitto. Nel febbraio del 1835 il Bernago presentò il progetto con una spesa prevista di poco più di 147 lire.

La casa del Pretorio nel 1873 fu poi venduta al dottor Carlo Fumagalli per 3.620 lire. L'importanza dell'arteria determinò la nascita di numerose locande, osterie, caffè. Nel 1890 si contavano sulla via oltre all'Albergo Moro (oggi solo ristorante), fra i più antichi di Laveno, l'Albergo della Posta (Corso Garibaldi, 22), l'Osteria Roma (via Provinciale, 25), l'Osteria del Gottardo (corso Garibaldi, 21 - nella vecchia casa Fumagalli, all'angolo di via S.Fermo, demolita nel 1929), l'Osteria del Lucomagno di Antonio Pedotti (strada Provinciale) ove esiste ancora alle ingiurie del tempo un affre-

sco dell'Addolorata, l'Osteria del Cacciatore di Emilia Mazzarda (piazza Montebello), l'Osteria dell'Angelo, già esistente nel Settecento (via Labiena, 11, casa Vegezzi), L'Osteria della Libertà di Amabile Torrighelli (via Labiena, 9, casa Monteggia), altre cinque bettole in via Labiena, rispettivamente di Giovanbattista Romani, di Maddalena Pedotti, di Luigi Anselmi, di Virginio Corti e di Luigi Oplanidi e il Caffè di Pietro Alberti in corso Garibaldi, 28 c.¹.

Anteriormente a tale data ricordiamo, il Caffè del Verbano, la settecentesca Osteria di S. Giovanni. Solo a Laveno, nel 1892, si dice che ci fossero 37 osterie, ma nonostante l'abbondanza in tale anno si chiese l'autorizzazione di aprirne altre due².

E infine, nel 1908, al n. 110 odierno, nasceva l'albergo - ristorante Italia rimasto attivo fino al 1960. Con la costruzione del contiguo Hotel Europa, nel 1962 cessava di funzionare come albergo sostituito dalla nuova struttura che le si era unita.

Sempre su questa via ha avuto sede la Cooperativa di consumo fra i lavoratori della Ceramica (per anni ospitata in piazza Marchetti), divenuta poi Cooperativa dei Combattenti al tempo del fascismo, nel locale comunale oggi occupato dall'anagrafe.

Dapprima polverosa come tutte le strade in macadam, il primo tratto fu tra i primi ad essere acciottolato e munito di trottoie per i carri come risulta da qualche documento di poco posteriore all'unità.

Quando negli anni Ottanta del secolo scorso, in seguito alla costruzione delle Ferrovie dello Stato (allora della Società delle Ferrovie Mediterranee), le sue condizioni divennero pessime ("nei giorni di pioggia è una sola pozzanghera - si disse in Consiglio comunale - e nel bel tempo una polvere insopportabile"), l'Amministrazione chiese nel gennaio del 1883 alla Deputazione provinciale, che provvedesse a selciarla.

L'Amministrazione riconobbe "le anormali condizioni del tratto di strada provinciale [...] conseguenza del continuo transito di

¹ I numeri civici citati sono quelli dell'epoca come pure le indicazioni di strada provinciale e Corso Garibaldi. L'osteria del Lucomagno (o Lucmagno) da un documento risulta chiusa nel 1918.

² Ricordiamo inoltre la Trattoria del Pesce di Sartorio Arcangelo al n.3 negli anni Venti e la nascita alla fine degli anni Trenta di fronte alla piazzetta di Montebello, all'odierno numero civico 68, del bar-torrefazione "Caffè Giglio" gestito da Rina Besozzi. Al suo posto oggi c'è un negozio di antiquariato che porta il vecchio nome del caffè.

Via Labiena: Caffè Giglio





Via Labiena: il negozio dei fiori di Luigi Selle. Anni '50.

ruotanti aumentati in modo straordinario dapprima pel trasporto dei materiali di costruzione della Ferrovia Novara-Pino ed ora per quello delle merci fra la stazione dei piroscafi e la stazione ferroviaria", ma non trovava "necessario di ricorrere al rimedio radicale suggerito della selciatura trattandosi di strada fuori dell'abitato". Per la Deputazione sarebbe bastato "un quantitativo necessario di ghiaja calcare e di spargerla a tempo debito". E così fu fatto. Ma nel novembre dello stesso anno il Sindaco scrisse di nuovo alla Deputazione che "la mancanza del necessario colmo stradale, e del sole a causa dei nuovi fabbricati, provarono che il rimedio adottato non [era] sufficiente a togliere il lamentato inconveniente d'una fanghiglia alta e persistente, specialmente nelle stagioni delle piogge e della neve".

Proprio per questo qualche mese prima, il 6 settembre, il Consiglio comunale aveva preso la decisione di selciare tutto il tratto provinciale (in parte già dal 1877 in manutenzione del Comune) perché, fu detto sempre alla Deputazione, "coi nuovi fabbricati [...] non [poteva] più dirsi fuori dell'abitato". Si chiese pertanto all'Amministrazione provinciale di ritornare sul proprio deliberato e di "provvedere alla definitiva sistemazione". Il progetto (affidato all'ing. Marco Porta), datato 15 maggio 1884 e una previsione di spesa di 5.115,10 lire, descriveva in maniera minuziosa in che modo doveva essere eseguito l'acciottolato. Ne riportiamo per curiosità un breve estratto:

"I selciati si costruiranno con ciottoli della miglior qualità, provenienti dai torrenti della Valtravaglia e preferibilmente dei fiumi di Intra, ed aventi forma regolarmente elipsoidica od ovoidale con diametro maggiore non minore di M 0,15 ed il minore non maggiore di M 0,08. I ciottoli verranno posti in opera di punta ossia col loro asse maggiore perpendicolare al piano di posa il quale sarà previamente coperto da abbondante strato di sabbia viva di fiume o di lago, di abbondante strato di sabbia verranno i selciati ricoperti per essere poscia ben battuti e

regolati sotto le sagome prescritte e attuali livellette tanto pel piano stradale che per le cunette..."

I prezzi del progetto furono però ritenuti troppo alti: a loro giustificazione il Comune fece osservare alla Deputazione provinciale che erano "conseguenza in parte delle condizioni finanziarie del Comune che per evitare un nuovo mutuo passivo [aveva dovuto] ripartire il pagamento sul decennio, in parte dell'aumento nel valore della mano d'opera e materiali da costruzione che i molteplici lavori ferroviari [avevano] arrecati in [quegli] ultimi anni nei circumvicini paesi..."

Venuti a conoscenza del progetto, i proprietari frontisti fecero al Comune la proposta di porre anche delle trottatoie come quelle esistenti in via Labiena. La proposta, respinta dapprima per le spese suppletive che avrebbe comportato, fu in seguito approvata nel Consiglio comunale dell'aprile del 1885 avendo i proprietari deciso di contribuire con la cifra di 1.160 lire sulle 3.889 lire previste di spesa. Nell'agosto dello stesso anno i lavori, affidati ad Angelo Arioli, ebbero termine con una spesa di lire 7.386,97.

La strada era stata appena sistemata quando, per la costruzione di un'altra ferrovia (le Nord Milano), si trovò ancora una volta ad essere percorsa in maniera così intensiva da suscitare le preoccupazioni dell'allora appaltatore delle strade comunali, cioè di quell'Angelo Arioli che aveva selciato la via provinciale. Così, prese carta e penna, in data 31 gennaio 1886 inviò alla "Ispettabile Giunta Municipale di Laveno" la seguente lettera che in parte riportiamo perché ha il pregio di rievocare il fervore operoso di quegli anni:

"Il contratto di appalto fa obbligo al sottoscritto, assuntore della manutenzione delle strade ed opere comunali di questo comune e delle costruzioni dei lavori di sistemazione con selciato e trottatoje del tratto di strada già provinciale all'entrata nell'abitato di Laveno, ora divenuta comunale, della gratuita manutenzione per un anno dei lavori per la sistemazione della stessa.

L'osservanza di tale articolo, già per sé gravosa nelle condizioni di ordinario transito va a diventare gravosissima in causa dello straordinario anzi eccezionale transito dei pesanti veicoli, caretti o barocchi, a larga carreggiata e strettissime ruote che in gran numero (circa una trentina) percorrono la sudetta tratta di strada facendo giornalmente circa 25 viaggi cadauno, pel trasporto delle materie occorrenti pel rialzo della stazione, della ferrovia Varese - Laveno e lo percorrono in modo di recare il maggior danno possibile giacché, invece di battere le trottatoje, in causa dei frequenti incontri fra di loro, viaggiano sui lati della strada facendo percorrere una ruota sulle trottatoje e l'altra sul selciato che viene così malamente sconsesso e distrutto, cosicché a lavori fer-

rovia
rifac
delle
stra
coli
sarc
bind
In v
d'or
za c
già
Nel
tolat
selc
fogn
Pod
alla
che
[sar
qua
verr
con
apri
prog
Maz
Lab
che
zion
mer
met
veic
Olt
gion
va c
na
piog
mar
sa...
195
pre
sist
col

roviari finiti sarà necessario il totale suo rifacimento. Oltre a questo fatto evvi l'altro delle continue spese di spurghi del piano stradale per le materie che cadono dei veicoli e che oltre a produrre fango o polverio saranno anche causa d'ingombro nelle combinature sotterranee di scolo.

In vista di quanto sopra il sottoscritto fa fin d'ora le sue ampie riserve circa l'osservanza del capitolato sia per le maggiori spese già avute e che sarà per avere..."

Nel 1931, dovendosi rifare parte dell'acciotolato, si pensò già allora di passare alla selciatura in porfido e di provvedere alla fognatura. Era opinione dello Scotti, allora Podestà, che fosse "necessario provvedere alla definitiva sistemazione di via Labiena, che già molto frequentata attualmente, lo [sarebbe stata] ancora di più per l'avvenire quando verrà ultimata la strada per Luino e verranno istituite comunicazioni stradali con Ispra e Sangiano" ("Bollettino", marzo-aprile 1931). Molto probabilmente questo progetto non fu realizzato se l'anno dopo A. Mazzarda, a nome dei commercianti di via Labiena, scriveva allo Scotti che "Fin tanto che la detta via resterà nelle attuali condizioni di fondo stradale poco buono è vivamente desiderato che la S.V. Ill.ma non permetta il passaggio delle automobili e dei veicoli in genere.

Oltre al pericolo per i viandanti, nella stagione asciutta si sprigiona una polvere che va a posarsi su tutti i generi esposti in vetrina e nell'interno dei negozi; nei giorni di pioggia le pozzanghere d'acqua che si formano imbrattano ogni angolo della via stessa..." (25.10.1932). Bisognerà attendere il 1951 perché si avviassero (con una spesa preventivata di tredici milioni) lavori di sistemazione, di fognatura e di selciatura col porfido¹ (v. foto p. 215).

La via si conclude davanti al passaggio a livello della Ferrovia Stato. A sinistra, a poche decine di metri, l'imbocco della galleria con sopra scritto l'anno di costruzione: 1882.

L'escavazione della galleria, denominata Galleria del Sasso Galletto e lunga 2.934 metri, s'iniziò il 15 maggio 1881 ai due imbocchi. L'ultimo diaframma cadde il 17 giugno 1882, dopo 372 giorni di escavazione.

Riportiamo due brani del diario dell'allora parroco di Cerro, Giuseppe Della Chiesa, che così ricorda la fine dell'escavazione e i festeggiamenti che seguirono la domenica successiva 25 giugno:

"Le compagnie de' lavoratori che da Laveno e dal Sasso Galletto perforano la Cerreda s'incontrano alle 11 1/2 di sera. Si sarebbe voluto dall'Impresa che le campane e il clero ne avessero dato il segno. Ma quelli non diedero alcun sentore di bramarlo".

"L'impresa Nelli fa gran festa pel aprimento banda, pranzi, regata, illuminazione, gran concorso di gente. Ma nessun ristoro o premio ai braccianti, de' quali tanti morti e mutilati. Alla sera, come si temeva, un toscano è scannato da un piemontese e qualche altro ferito, come si temeva".

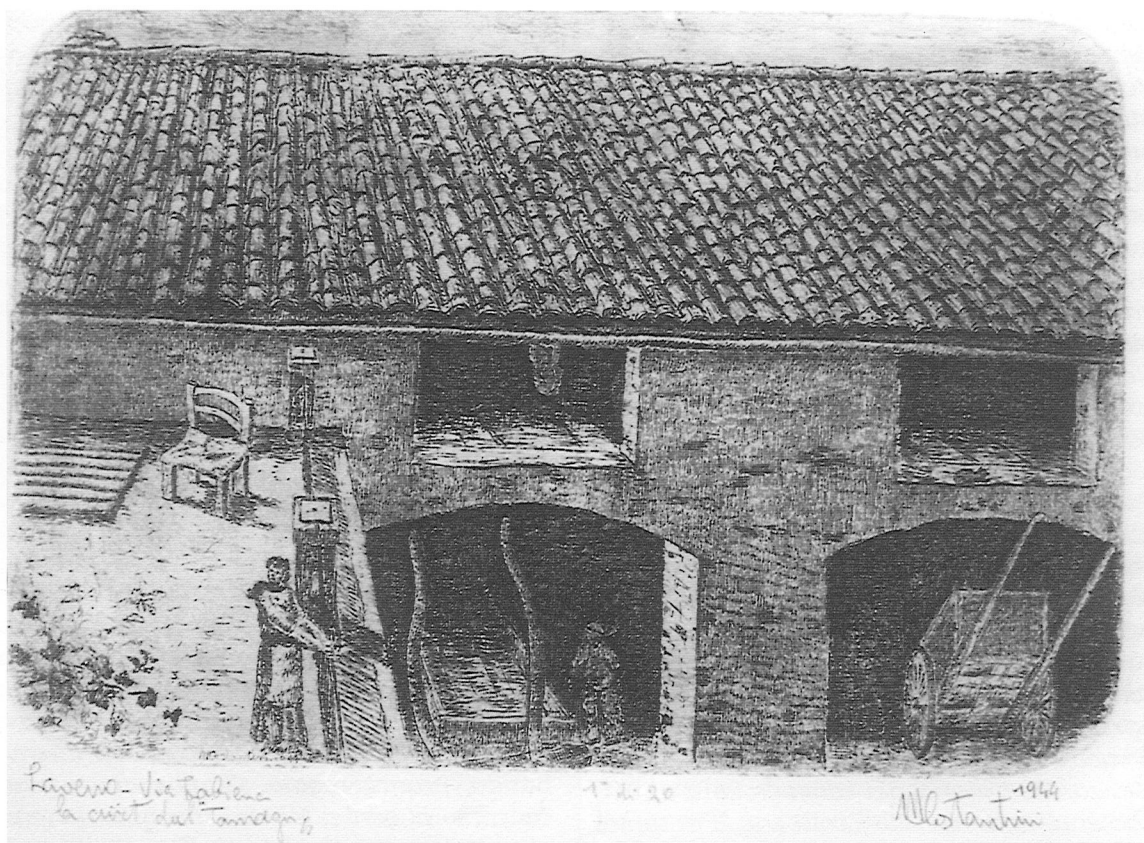
Finita la festa, i lavenesi cominciarono ad accorgersi di un inconveniente portato dalla ferrovia, cioè del cancello che ad ogni passaggio di treno, chiudeva il transito sulla provinciale. Così allora, come oggi d'altronde, i cittadini cominciarono a mugugnare per le lunghe attese. Il Sindaco nel 1885 (12 agosto) si fece portavoce di questi lamenti con una lettera alla Società delle Ferrovie Mediterranee: "...In questi giorni vennero sporti diversi verbali reclami a questo Municipio perché in alcune corse massi-

¹ Nel 1996 il porfido è stato asportato e la strada asfaltata.



Vecchia veduta di via Labiena.

Via Labiena: *La cùrt dul Tamagn*, incisione di Marco Costantini (1944).



me in quelle merci, la chiusura de' cancelli viene di troppo prolungata anche ai soli pedoni".

La lettera si concludeva con la richiesta di aprire un passo per i pedoni.

La risposta, come era da prevedersi, fu negativa perché non si poteva assicurare "la sicurezza dei transitanti", i quali, se volevano, potevano servirsi della strada che passava accanto al cimitero.

I lavori per la costruzione della Ferrovia Novara-Pino dovettero sconvolgere la viabilità e l'ambiente dell'attuale via; a leggere alcune carte la fantasia va a certe immagini pionieristiche quali siamo abituati a vedere in qualche ricostruzione filmica. A suggerire tali scene concorrono i binari impiantati sulla strada su cui correva una tramvia a vapore "per il trasporto di materiali dal lago all'imbocco sud della Galleria di Laveno" (Decreto prefettizio concesso all'Impresa Nelli, 5.8.1882).

Lungo la strada poi sorsero come funghi "tanto a destra che a sinistra [...] delle baracche di legno che sebbene indecenti e pericolose in caso d'incendio si dovettero tollerare per la grande affluenza di operai". Solo che, terminati i lavori e scomparsi gli operai che le avevano occupate, le baracche nel 1885 erano rimaste quasi tutte al loro posto costringendo l'Amministrazione ad attivarsi per chiederne l'abbattimento.

Se si pensa poi che numerosi edifici sorsero proprio nei primi anni Ottanta, tutta la via doveva dare l'impressione di un frenetico cantiere.

In genere si pensa che l'esigenza di limitare il traffico lungo qualche via sia una caratteristica dei tempi recenti, ma un documento non datato (di certo primi anni Trenta) ci informa che era una preoccupazione sentita

anche nel passato. La chiusura al traffico automobilistico del primo tratto di via Labiena risale ad anni recenti. Lo stesso tratto, fino all'altezza del viale Porro, anche nel passato fu soggetto ad una simile limitazione. Al fine di evitare il passaggio dei veicoli fu deciso di disporre i trottatoi lungo l'odierna piazza Italia e lungolago Volta. In tal modo - leggiamo - "le vetture, sia che ven[issero] da Cittiglio che da Luino [erano] obbligate a passare fuori dell'abitato tutto a vantaggio dell'incolumità dei pedoni". Spesa prevista per spostare il senso di marcia delle trottatoie poste davanti al ristorante Concordia e metterne di nuove lungo il nuovo tratto: 11.610 lire.

La strada (la Varese-Laveno-Luino) da provinciale è stata classificata statale in data 1° febbraio 1962.

VIA AL LAGO

Strada comunale (Cerro)

Delibera: n.68, 11.6.1965

Lunghezza: 150 m

Denominazione

Il nome prende origine dal vicino lago cui la strada conduce.

Descrizione

Da un parcheggio, posto in via Reno, scende ripida una stradiciola incassata fra muri in cemento.

Tramutatasi poi in sentiero, essa raggiunge prestamente il lago ove s'apre una spiaggia dal fondo sabbioso che, da un lato, sconfina nel verde di un canneto.

Alcuni ceppi di grandi dimensioni, consunti dal tempo e dall'acqua, testimoniano la presenza in passato di grandiosi alberi di piop-