

Albergo Pensione Bellevue (primi anni del Novecento).



di Canese.

Sulla sinistra, al suo avvio, fanno da barriera senza soluzione di continuità le vecchie abitazioni di Casanova, mentre sul lato opposto, in posizione più elevata, s'affacciano le nuove ville.

VIALE EDOARDO PORRO

Strada comunale (Laveno)

Delibera: n.2, 25.7.1902

Lunghezza: 140 m

Denominazione

Edoardo Porro nacque a Padova nel 1842. Ginecologo, professore a Pavia e poi a Milano, fu autore di importanti studi in campo ostetrico. Per evitare l'insorgere di fattori settici, nel 1876 introdusse nel parto cesareo l'amputazione utero-ovarica.

Senatore del Regno, scelse Laveno come sua dimora di villeggiatura costruendovi

una villa. Prese inoltre parte attiva alla vita politica del paese nella veste di consigliere comunale fino alla sua morte avvenuta a Milano nel 1902.

Descrizione

Una strada novecentesca che si è venuta via via formando, togliendo spazio alla fascia umida del Gaggetto che una volta si spingeva fino nel cuore del paese.

A formarla sono pochi palazzi tra cui due ex alberghi: il Belvedere (oggi Bar Bellevue) e il Vittoria oggi abbattuto.

Tra i due plessi alberghieri, sorge villa Tarlarini (su progetto Carminati di Milano, fu eretta nel 1908) bella costruzione in stile liberty con balconi dal disegno ricercato e dalla facciata elegantemente decorata con fregi e modanature floreali.

Unica nota stonata del viale, il grande palazzo anni Cinquanta che lo conclude e che male si inserisce per lo stile e per la volumetria eccessiva.

Il lato opposto, privo di edifici, è fiancheggiato dal monumento ai caduti, attorniato da spaziose aiuole con alberi sempreverdi di *Magnolia grandiflora*, dalla parte terminale del lungolago Volta e dal piazzale Europa.

La strada, che parte da via Labiena per concludersi in viale Garibaldi, è stata abbellita sin dal suo nascere, da una alberatura di ippocastani giunti integri fino a noi.

Chiude il fronte del viale l'ottocentesco palazzo delle Ferrovie Nord Milano.

Note storiche

La via, che fu dedicata al Porro subito dopo la sua morte, nel passato era stata designata, come la vicina via Campo Vaccino, "strada del Gaggetto". Nel marzo del 1877 una delibera prescriveva che tutti "i veicoli di qualsiasi specie che si porta[va]no nel

Albergo Ristorante Vittoria, oggi abbattuto.



fondo Comunale detto Gaggetto ed allo sbocco del fiume Boesio per prendere ghiaia o sabbia [avrebbero dovuto] percorrere solamente le due strade" che andavano ad incontrarsi nel fondo stesso.

La data di nascita di questa via va ricollegata alla costruzione, nel 1886, delle Ferrovie Complementari (sezione Ticino), future Ferrovie Nord Milano. Giungendo la ferrovia fino al lago su posizione elevata, questa separò da quel momento una parte del Gaggetto isolando dalle inondazioni del fiume il terreno posto alla sua destra. La stradiciola, che una volta costeggiava il porto e conduceva al Gaggetto, era così destinata a mutare aspetto e importanza.

La Giunta, in data 29 aprile 1886, partecipava al Consiglio alcuni accordi con le Ferrovie del Ticino. Il punto n.7 così recitava: "Che la Strada Principale d'accesso alla Stazione verrà allargata fino a metri diciassette (17) e prolungata in linea retta fino a raggiungere la Strada Provinciale di recente selciata [cioè Labienaj". L'allargamento veniva chiesto per rendere "possibile la costruzione di due viali pei pedoni senza togliere e menomare lo spazio ai ruotanti" (lettera del Sindaco, 3.3.1886). Erano a carico della Ferrovie le spese di esproprio del terreno di proprietà Eredi Fumagalli.

Da questo momento il terreno diventava

appetibile sul piano costruttivo: la vicinanza poi della ferrovia che lasciava sperare l'arrivo di frotte di turisti indusse qualcuno a lanciarsi nel settore alberghiero e di ristorazione. E cosa c'era di meglio che posizionarsi proprio vicino ad essa e di fronte al lago? Nacquero così nei primi anni del Novecento l'Albergo Ristorante Bellevue e poi il vicino Albergo Laveno (poi Vittoria); nei pressi l'altro e ben più antico Albergo del Moro.

La via poi si abbelliva di ippocastani (piantati in duplice filare alla fine degli anni Ottanta), di platani e di aiuole che col tempo sono scomparse, mentre al centro l'ampio spazio dell'antica piazza Solferino si restringeva per far posto, prima nel 1921 al monumento ai caduti e, successivamente (1925), ad un impianto di benzina scomparso negli anni Settanta sostituito da qualche betulla e da un' aiola spartitraffico.

La nascita del giardinetto dove s'alza il monumento ai caduti avvenne a fine Ottocento. Con la delibera del luglio 1896 il Comune approvò il progettino presentato da alcuni privati che provvedettero a realizzarlo a loro spese.

Curiosa la storia di questo monumento la cui aquila ha preso sovente il volo nel corso degli anni. A guardare le vecchie foto non ci si raccapezza: sembrerebbe che essa, stan-

Albergo Vittoria, una volta Albergo Ristorante Laveno.



ca, cambiasse sovente posizione e atteggiamento. Che cosa in realtà è avvenuto?

L'autore della prima aquila fu lo scultore De Tommaso di Cassano Valcuria che creò in bronzo un'aquila in atto di spiccare il volo. Ma l'atteggiamento dell'aquila non incontrò il favore e, poiché secondo il podestà costituiva "una menomazione estetica del monumento stesso", fu deciso di sostituirla con un'altra donata dallo scultore Donato Gramegna poggiante questa su un fascio. Aquila e fascio presero però il volo (per i noti bisogni bellici) durante la seconda guerra mondiale e il monumento rimase per anni con quattro colonne sorreggenti il nulla. Si ritornò ad affrontare la sistemazione del monumento nel 1951. L'incarico, affidato a Guido Andlovitz, Marco Costantini e Ambrogio Nicolini, si concluse con la messa in opera su un basamento di marmo di Candoglia di un'aquila ad ali chiuse questa volta, opera del noto scultore Giannino Castiglioni: era il 4 novembre 1953.

A sinistra, nel palazzo noto col nome di K2 come l'albergo che accoglie, il 18 gennaio 1961 il Comune apriva una propria farmacia.

Lo spazio al lago si era andato già definendo e delimitando nel corso dell'Ottocento quando fu decisa la costruzione dell'ampio porto, poi in parte interrato per creare il piazzale d'imbarco per i traghetti.

Zona da sempre vivace e piena di movimento, anche se oggi al colorito traffico di barche e merci del passato si è sostituito l'andirivieni delle auto e le lunghe file estive in attesa di imbarcarsi per il Piemonte.

Al termine, la stazione delle Ferrovie Nord, la cui linea fu inaugurata il 4 luglio 1886, e il prospiciente piazzale, uno spazio che si presentava assai diverso da quello attuale. In fondo al molo s'elevava la gru che caricava sui vagoni che le giungevano sotto, la merce scaricata al porto di Laveno. La piazza era quindi percorsa da due file di binari la cui costruzione suscitò le rimostranze di parecchie persone tanto da indurre il sindaco a scrivere alla Direzione delle Ferrovie "che non pochi cittadini di qui e con giusta ragione, si lamentarono meco per la costruzione del nuovo binario sul piazzale della stazione, poiché tale binario oltretutto deturpare l'estetica del piazzale anzidetto impedisce anche la libera circolazione del pubblico, e sarà altresì causa di disgrazie..." (9 luglio 1897).

Un mese dopo scrisse ancora dicendo che "i reclami [erano] aumentati" perché, "specie di notte, per la mancanza imperdonabile di fanali, ha fatto cadere più persone" (30 agosto 1897). Il 22 settembre rincarava la dose aggiungendo che "l'angusto vialetto d'uscita, nei giorni di pioggia [era] addirittura impraticabile, perché esso altro non [era] che una pozzanghera, che non allietava [va] punto i passanti".

La Direzione si scusò affermando che "si dovette collocare un binario [...] perché non

eravi altro mezzo per migliorare il servizio merci della stazione stessa, cosa questa che interessa[va] anche Codesto Comune" e promise l'illuminazione e l'eliminazione degli inconvenienti lamentati.

Gli inconvenienti non dovettero cessare però del tutto se trent'anni dopo si scrisse che "Il Comune provvederà d'ora in poi alla manutenzione di tutto il piazzale esterno della stazione, sistemando gli scarichi delle acque, curando le piantagioni e completando l'illuminazione, mentre da parte delle Nord si limiteranno al minimo indispensabile le manovre dei convogli, evitando in modo assoluto la sosta, il carico e lo scarico dei vagoni come si verificava per il passato con grave disturbo per la viabilità.

Verrà convenientemente allargato lo spazio ove si effettua l'uscita degli arrivi ferroviari e l'accesso allo scalo piroscafi, usufruendo di una parte del giardino del Caffè-Ristorante...". Infine, si prometteva la messa in opera di una nuova cancellata in cemento al posto di quella in legno lungo il viale Garibaldi e l'allargamento del passaggio a livello ("Bollettino", giugno 1927).

Questo piazzale, oggi facente parte del viale Garibaldi, in tempo di guerra fu dedicato a Italo Balbo. La decisione fu presa il 6 luglio 1940. La delibera così recitava: "Visto il telegramma [...] in merito all'intitolazione di una via o Piazza Comunale al Maresciallo dell'Aria Italo Balbo; Ascrivendo ad onore di questo Comune intitolare il Piazzale Ferrovia Nord al Nome dell'Eroe dell'Aria e della Rivoluzione Fascista Italo Balbo, Quadrumviro, trasvolatore dell'Oceano, Maresciallo dell'Aria, caduto nel cielo di Tobruk il 29 scorso mese".

Al termine del tronco ferroviario, al tempo della sua costruzione, dovette essere stato costruito l'approdo dei battelli e l'abbandono di quello posto davanti al Comune.

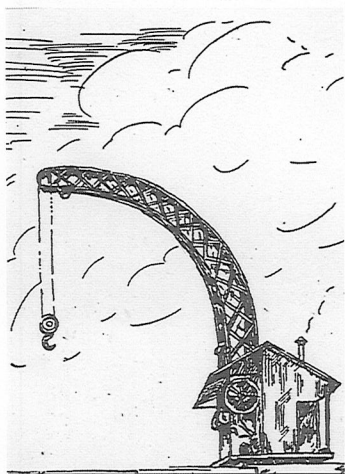
A questo approdo sbarcò nel 1900 la regina Margherita di Savoia proveniente da Stresa ove si era recata a trovare la madre. In tale occasione un piccolo incidente mise in subbuglio il pubblico accorso per l'avvenimento e il personale delle ferrovie.

"Già l'augusta Sovrana - racconta il cronista dell'epoca - stava per smontare dal battello, e già echeggiavano i primi applausi di saluto ossequiente; ma ad un tratto le lampade ad arco e le numerose lampadine elettriche disposte sotto la tettoia dello scalo verso la stazione Nord, si spensero, e tutti restarono al buio.

Si può ben immaginare quale fu la confusione e il parapiglia in quel momento...

Fu un corri corri degli addetti alla navigazione e alla ferrovia Nord, finché, dopo qualche istante, il tratto di tragitto dal battello al treno, com'era appena possibile, fu illuminato con qualche lanterna a petrolio e con candele.

Così, in specie di semioscurità, il corteo della nostra Regina smontò dal battello e raggiunse fra le ovazioni del pubblico il





L'ingresso al campo sportivo (anni Trenta).

treno che subito dopo partì" ("Cronaca Prealpina", 29.7.1900). Sembra che i fili si fossero spezzati e non fossero stati tagliati come si era anche pensato.

VICOLO PORTO-ROSE

Strada privata (Mombello)
Delibera: n. 105, 11.9.1981

Denominazione

Stazione termale e balneare istriana assai frequentata. Le sue acque salsobromoiodiche sono utilizzate in fanghi. Possiede una bellissima spiaggia e una esposizione di sculture d'arte moderna in un parco. Fa parte della Repubblica di Slovenia.

Descrizione

E' un brevissimo tratto stradale in terra battuta che, partendo da via Gorizia, sale sinuosa sulle pendici del monte Canese per dare accesso ad alcune ville di nuova costruzione attorniate da giardini. La via, in posizione dominante, gode di un ampio panorama che spazia su Mombello.

Note storiche

La via è di origine recente; si è formata negli anni 1976-77.

VIA AL POZZO

Strada comunale (Cerro)
Delibera: n.57, 10.7.1954
Lunghezza: 50 m

Denominazione

Dà il nome alla via la presenza di un antico pozzo, oggi inutilizzato e ridotto a un rudere, posto accanto all'alto muro di sostegno di un tratto della via Fortino.

Descrizione

Una stradina tortuosa e stretta che corre

serrata tra la chiesa del paese, alcune vecchie abitazioni e le alte mura di sostegno della strada provinciale.

Nella via, che conserva il vecchio acciottolato, serpeggia ancora un sapore antico anche se alcune abitazioni hanno subito modifiche non adeguate.

La strada, che inizia da piazza Manzoni, si conclude in via Fratelli De Ambrosis.

Note storiche

La stradina è indicata nelle mappe settecentesche.

Nell'Ottocento faceva parte del "Vicolo delle case di sopra" e della "contrada della Madonna".

VIA PRADACCIO

Strada comunale (Ponte)
Delibera: n.40, 28.4.1961
Lunghezza: 350 m

Denominazione

Dal dialetto pradasc, prato. Più che in senso dispregiativo come potrebbe apparire, il toponimo dialettale starebbe ad indicare "prato di grande dimensione".

Descrizione

Parte da via XXV Aprile presso uno slargo che dà accesso all'edificio della scuola elementare e all'attigua palestra.

Superato tale slargo, la via prosegue con andamento sinuoso per lo più racchiusa tra le alte mura in cemento del campo sportivo e del complesso industriale della Monterosa.

Solo nel tratto finale la strada s'apre nel verde dei prati della località omonima costeggiata da qualche villetta e da edifici adibiti ad attività industriali.

La strada, raggiunta l'azienda agricola del Pradaccio, prosegue all'interno dell'estesa proprietà per affiancare più avanti e sulla