

Primo Percorso

Una famiglia dalla Valle Strona a Torino



INDICE

I. L'artigianato della Valle Strona e l'esordio di Pietro Guglielminetti nell'attività di tornitore	pag. 3
II. Difficoltà economiche e ricerca di finanziamenti : il “carro volante”	pag. 5
III. Letture di approfondimento	pag. 7
1. La situazione economica del Piemonte nei primi decenni dell'Ottocento	pag. 7
2. Le migrazioni nell'area piemontese	pag. 9
3. Lo sviluppo delle arti applicate e l'Accademia delle Scienze di Torino	pag. 11
IV. Documentazione	pag. 12
V. Proposte di riflessione	pag. 24

I. L'artigianato della Valle Strona e l'esordio di Pietro Guglielminetti nell'attività di tornitore

La Valle Strona si trova oggi in provincia di Novara, ma ai tempi di Pietro Guglielminetti le province piemontesi erano ben quindici e la diversa articolazione amministrativa collocava la valle in provincia di Pallanza.

Una valle stretta e allungata, che ancora oggi ospita una popolazione dedita alle attività artigianali, tra le quali spicca la lavorazione del legno, e costretta nei secoli passati ad un'intensa migrazione verso le città del Piemonte e della Lombardia e anche verso altri paesi europei (*doc. n. 1, pp. 13-15*).

All'interno della Valle Strona si trova Sambughetto, un paesino dalla singolare posizione geografica:

“...il Paese è molto sul declivo del monte, le case ammonticchiate l'una dietro l'altra, dove una casa ha il tetto, l'altra comincia il suo fondamento: vi è una piccola piazzetta alla Chiesa, e un'altra simile nell'abitato; né maggiore se ne potrebbe fare: la strada principale nell'interno del caseggiato è scalpellata a gradini nello scoglio” (*doc. n. 2.2, pp. 18-19*).

Di qui prese le mosse, nella prima metà dell'Ottocento, l'artigiano, tornitore, Pietro Guglielminetti. Non è possibile ricostruire esattamente le sue peregrinazioni per il Piemonte, che devono essere state assai complesse, ma si può collocare intorno al 1830 il definitivo abbandono di Sambughetto da parte non solo di Pietro, ma anche della sua numerosa famiglia. Sino ad allora il punto di riferimento doveva ancora essere nella Valle Strona, come testimonia una dichiarazione del viceparroco di Sambughetto (*doc. n. 5, p. 23*). L'arrivo definitivo a Torino è certamente preceduto da un soggiorno nelle Langhe, attestato dal luogo di nascita di due figli, e dall'acquisizione di alcune proprietà terriere nella zona, ancora presenti al momento della divisione del patrimonio familiare nel 1878.

Probabilmente Pietro e i suoi figli maschi, divenuti adulti, alternavano l'attività agricola all'attività artigianale, gravitando però verso la capitale che “come già avvenuto nel XVIII secolo nei vari centri italiani, dinnanzi alle spinte espulsive della popolazione delle

zone rurali, si rivelava anche in assenza di immediati fattori economici ed occupazionali di attrazione un attivo catalizzatore del pauperismo rurale, grazie alle strutture caritative e di ricovero ivi concentrate dall'ancien régime. Inoltre essa, come veicolo di modernizzazione, “produceva se stessa”, indipendentemente da un processo di industrializzazione in atto o realizzato: la crescita era alimentata dalle stesse funzioni burocratiche, di servizi, militari, culturali, di distribuzione, eccetera, a cui essa assolveva”¹.

Il percorso di Pietro e della sua famiglia verso Torino si compie, quindi, in un difficile contesto economico e s’inserisce in un vasto movimento migratorio che caratterizza la popolazione a rischio di povertà, in quel periodo come in molti altri della storia.

¹ U. LEVRA, *L'altro volto di Torino risorgimentale*, Torino, Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento italiano, 1988, pp. 51-52.

II. Difficoltà economiche e ricerca di finanziamenti: il “carro volante”

Le prime notizie ufficiali che riguardano Pietro Guglielminetti sono collegate ad un’invenzione piuttosto sfortunata: il “carro volante”. Nel 1826 Pietro, insieme al fratello maggiore, Giacomo Antonio, e ad un altro tornitore di Casale, Giovanni Beltrami, si rivolgono all’Accademia delle Scienze di Torino per ottenere un “privilegio”. Sostengono di essere riusciti “...a far muovere un carro, sostituendo la forza degli animali che il traggono, quella di un uomo che stando sul carro medesimo, mette in movimento un meccanismo composto di leve e di ruote dentate”.

Due illustri accademici, il celebre cavaliere Avogadro e il professor Carena, stendono un’accurata relazione, ma non individuano nella macchina le caratteristiche di novità e di utilità necessarie per ottenere la concessione di una vera e propria privativa industriale (*doc. n. 3, pp. 20-21*).

Pietro non si arrende e continua a girare le piazze con la sua invenzione che, tra l’altro, gli permette di attirare l’attenzione della gente e di effettuare qualche lavoretto di tornitura (*doc. n. 4, p. 22*).

Però gli affari non dovevano andare affatto bene, se si deve credere a quanto attestato dal viceparroco di Sambughetto, il quale, nel 1827, dichiara: “i fratelli Giacomo Nicola e Pietro del fu Giacomo Antonio, di professione tornitori carichi di familia di questa parrocchia, hanno consumato quel poco Paterno avere oltre ad essersi indebitati facendo a forza di replicati sperimenti per lo spazio di un anno e mezzo, l’invenzione di un carro...”. Lo stesso sindaco di Sambughetto appone la propria firma a sostegno delle parole del sacerdote (*doc. n. 5, p. 23*).

La descrizione della triste situazione familiare è allegata ad una supplica di “qualche soccorso” che viene rivolta al re dai fratelli Guglielminetti. La richiesta è inoltrata all’Accademia delle Scienze, nuovamente invitata ad esprimersi sul carro volante, che dovrà essere presentato anche fisicamente all’istituzione stessa. Non si chiede più un “privilegio”, ma semplicemente una ricompensa delle spese fatte per la costruzione del marchingegno.

Non esiste un secondo parere dell'Accademia: la richiesta viene “sospesa a richiesta dei ricorrenti”, che probabilmente comprendono di avere scarse speranze di accoglimento per l'istanza proposta.

III. Letture di approfondimento

1. La situazione economica del Piemonte nei primi decenni dell'Ottocento
2. Le migrazioni nell'area piemontese
3. Lo sviluppo delle arti applicate e l'Accademia delle Scienze di Torino

1. La situazione economica del Piemonte nei primi decenni dell'Ottocento

“A lungo la storia dell'economia piemontese nel corso dell'Ottocento è stata considerata nell'intento prevalente di individuare tutti gli elementi che potessero segnalare la comparsa e l'affermazione di forme produttive o di comportamenti sociali di tipo industriale: sia sul versante delle attività imprenditoriali, sia su quello del lavoro. Molto poco invece è stato scritto sinora, soprattutto per il periodo preunitario, su altri aspetti non meno importanti come lo sviluppo dei mercati, le politiche dello Stato, la trasformazione del credito, l'evoluzione della struttura sociale in aree più o meno decentrate perché si potesse finalmente delineare un'immagine più articolata e meno finalistica della vita economica subalpina.

Tanto più per i primi decenni del secolo la prospettiva di uno sviluppo di tipo industriale del Regno sabauda appare quanto mai lontana e sostanzialmente estranea agli stessi progetti degli ambienti più aperti e lungimiranti. D'altra parte interpretare la realtà di quegli anni o di quei progetti soltanto nei termini di un maggiore o minor ritardo rispetto alle tendenze prevalenti in altre aree e in altri paesi già più avanti sulla via dell'industrializzazione pare quanto mai riduttivo e unilaterale. Più corretto sembrerebbe invece considerare la progressiva dislocazione di forze e i mutamenti istituzionali destinati a determinare i successivi punti di equilibrio raggiunti via via da uno Stato di *ancien régime* come quello sabauda nella sua crisi progressiva. Tutto questo senza dimenticare ovviamente il contesto più ampio in cui il Piemonte era inserito: ad esempio sul piano geografico, laddove partecipava di condizioni in parte simili a quelle di altre zone del Nord Italia; su quello demografico, nel quale i fattori di cambiamento sul medio-lungo periodo agivano in profondità senza troppi riguardi per le

frontiere fra gli Stati, o ancora su quello politico, caratterizzato per quel periodo da sommovimenti internazionali di portata straordinaria”².

Così Fabio Levi inizia l’analisi del quadro economico d’insieme alla vigilia del Quarantotto e individua successivamente gli elementi innovatori del periodo, che si possono così sintetizzare: la seppur cauta azione riformatrice di Carlo Alberto, la fine delle corporazioni, lo sviluppo del commercio, il nascere di un moderno sistema del credito.

Per quanto riguarda, in particolare, il periodo che va dal 1814 al 1830, Umberto Levra sottolinea che:

“Se passiamo in rassegna, anche molto sommariamente, nella raccolta degli *Atti di società*, i contratti di formazione, dissoluzione, trasformazione di società ad ogni titolo stipulati a Torino tra il 1814 e il 1830 gli anni di più rapida crescita demografica il panorama è del tutto deludente per chi cerchi i primi movimenti di crescita industriale. Prescindendo dalle piccole manifatture preesistenti, l’andamento del quindicennio fu caratterizzato da un vorticoso movimento di iniziative di brevissima durata, gran parte delle quali erano negozi e botteghe di drapperie, telerie, sete, colori, chincagliere, commestibili, mercerie, “acquavitaj e caffettieri”, cappellai, librai-legatori, calzolai droghieri, eccetera (...) Aumentarono (dunque) i bottegai, come prima considerazione. Quanto alle società di intermediazione, speculazione e appalto di commerci, la tendenza fu a fondarne sempre di meno e a scioglierne ancora di più. L’artigianato parrebbe stazionario, mentre la quantità di società nella categoria “manifatture” oscillò tra un 11 e un 19% del totale delle società costituite e tra un 9 e un 18% del totale di quelle sciolte”³.

² F. LEVI, *Il quadro economico d’insieme*, in *Il Piemonte alle soglie del 1848*, a cura di U. Levra, Torino, Carocci editore, 1999, pp. 23-39, *passim*.

³ U. LEVRA, *L’altro volto di Torino risorgimentale*, cit., p. 45, *passim*.

2. Le migrazioni nell'area piemontese

Quando lascia definitivamente il suo paese e inizia le sue peregrinazioni Pietro si inserisce in un vasto movimento migratorio che porta la gente di montagna verso la pianura lasciandosi alle spalle difficili condizioni di vita.

Valerio Castronovo così descrive questo fenomeno:

“Dalle valli del Saluzzese e del Pellice, dove un’ostinata volontà di vincere la crudezza della sorte sembrava testimoniare una dura tradizione di lavoro con antichi umori calvinisti, dalle zone più montane del Novarese, raggiunte dalla crescente domanda di lavoro per le risaie, dalle vallate che sboccavano verso Torino, afflitte da uguale povertà e da un’economia stentata, legata a ingrate condizioni climatiche e di suolo, un numero sempre più consistente di lavoratori, ridotti a strappare poche manciate di segale a qualche fazzoletto di terra, di piccoli allevatori e di *vaché*, di scalpellini e di battiferra abituati a “mangiar miseria”, s’era infine affacciato in pianura, nella speranza di togliersi di dosso un destino secolare di angustie e di isolamento, “Loda ‘l brich e tente a la piana” così un vecchio proverbio piemontese: “loda il monte e tienti al piano”.⁴

E così descrive la vita quotidiana dei montanari:

“Pane di segala e orzo, cotto a dicembre per tutto l’anno, polente e patate, un po’ di castagne, latticini di infima qualità, era quanto compariva invariabilmente sul desco di famiglia: si risparmiava il sale nella minestra e il vino era riservato ai giorni di festa”.⁵

E che si trattasse di un fenomeno di portata vasta e costante lo testimoniano numerose ricerche:

“La gente tuttavia si muoveva, e molto di più di quanto gli storici abbiano pensato, prima che opportune ricerche sfatassero il pregiudizio di una sostanziale staticità dell’età preindustriale: molti dei movimenti migratori dell’età contemporanea affondano le loro radici in questo passato. (...) Ulteriori ricerche condotte su dati seriali della seconda metà del Settecento e dei primi decenni dell’Ottocento hanno constatato un’impressionante discontinuità nelle dimensioni dei flussi migratori e nelle loro caratteristiche, a dispetto della quantità di tempo presa in

⁴ V. CASTRONOVO, *Il Piemonte. Dall’Unità ad oggi*, in *Storia delle Regioni*, Torino, Einaudi, 1977, p. 3.

⁵ V. CASTRONOVO, *Il Piemonte. Dall’Unità ad oggi*, cit., p. 4.

considerazione, delle differenti congiunture economiche e politiche e anche della diversità delle fonti utilizzate”⁶

Tuttavia occorre ricordare che la migrazione spesso non era definitiva e si tornava stagionalmente al paese d’origine. Così infatti gli studi hanno evidenziato il carattere temporaneo di quella preindustriale:

“ne furono protagonisti individui che abbandonarono il luogo di nascita per periodi limitati, più o meno lunghi, destinati spesso a concludersi con il ritorno, nell’esistenza dei quali la città entrava quindi non in alternativa al villaggio, ma in integrazione con esso. E’ un modello migratorio la cui validità va ben oltre i limiti normalmente assegnati all’antico regime, ben poco intaccata dalle vicende politiche ed istituzionali di cui tutto il secolo XIX è costellato”.⁷

“Così come non bisogna dimenticare che Torino poteva essere solo una delle destinazioni cui un individuo arrivava nel corso della sua vita e che il tragitto che lo portava ad approdarvi poteva essere costellato da altre tappe intermedie: lo stanno a dimostrare ad esempio, nelle famiglie censite nel 1802, la presenza frequente (oltre un terzo) di figli nati fuori Torino, ma in luoghi diversi da quello di nascita dei loro genitori; segno tangibile di precedenti peregrinazioni familiari che non è detto avessero trovato nella capitale il loro esito definitivo”⁸.

E si muovevano essenzialmente a piedi:

“...nonostante il costo delle vetture gli individui si muovevano e si muovevano molto. Ma per lo più a piedi e con i ritmi che la camminata consente: intorno a cinque o sei chilometri l’ora e percorrendo da trenta a quaranta chilometri al giorno, a seconda anche della natura del terreno. Solo l’élite aristocratica poteva concedersi viaggi in carrozza personale e pochi potevano utilizzare il servizio di posta”⁹.

⁶ M.C. LAMBERTI, *Flussi migratori e isolati sociali nella Torino preindustriale*, in *Torino Reti e trasporti*, a cura di P. Sereno, Torino, Archivio Storico della Città di Torino, 2009, p. 28, *passim*.

⁷ M.C. LAMBERTI, *La democrazia e i ceti popolari*, in *Il Piemonte alle soglie del 1848*, cit., p. 104.

⁸ M.C. LAMBERTI, *Flussi migratori e isolati sociali nella Torino preindustriale*, cit., p. 36.

⁹ M.C. LAMBERTI, *Flussi migratori e isolati sociali nella Torino preindustriale*, cit., p. 38.

3. Lo sviluppo delle arti applicate e il ruolo dell'Accademia delle Scienze di Torino

L'Accademia delle Scienze di Torino, fondata nel 1783 con regie patenti da Vittorio Amedeo III, era il punto di arrivo di un processo iniziato con una *società scientifica di carattere privato*, istituita nel 1757 dal conte Saluzzo di Monesiglio, Luigi De La Grange e Giovanni Cigna. Tra i suoi compiti vi era allora l'esame delle richieste di brevetti.

“Un ulteriore servizio svolse l'Accademia nella prima metà dell'Ottocento, con l'esclusiva dell'esame e della concessione di brevetti, allora chiamati ‘privative industriali’.

(...) Ben 130 brevetti furono concessi su positivo parere dell'Accademia fra il 1812 e 1855 sui più svariati ritrovati; i relativi incartamenti sono conservati presso l'Archivio di Stato di Torino.

Nel 1826 Carlo Felice deve però rendere più severe le regole di concessione, avendo constatato che fra i beneficiari di brevetti ce ne sono alcuni che ‘o affatto tralasciano, od indugiano soverchiamente a porre in opera le macchine, o a dare attività alle fabbriche per cui ottennero il privilegio; e che per conseguenza cessa di tornare a profitto dell'industria la protezione ed il favore che trovano presso di noi gli autori di nuove ed utili scoperte’.

Le Regie Patenti del febbraio 1826 traducono questa insoddisfazione in una severa regola manageriale che coinvolge ancora la nostra Accademia. I concessionari di brevetti dovranno dimostrare di ‘tenere attivo quel particolare ramo di industria per cui hanno ottenuto il privilegio e di avere inoltre presentato all'Accademia Nostra delle Scienze di Torino un saggio dei lavori fatti nell'anno precedente...’.

Tutte le citate benemerenzze tecniche e collettive dell'Accademia, insieme alle benemerenzze scientifiche individuali dei singoli soci, otterranno un riconoscimento ufficiale nello Statuto Albertino: all'articolo 33 si decreta che saranno Senatori a vita i membri della Regia Accademia delle Scienze, dopo sette anni di nomina”¹⁰.

¹⁰ G. JARRE, *Il contributo dell'Accademia allo sviluppo delle scienze tecniche*, in *I due primi secoli dell'Accademia delle Scienze di Torino*, Torino, Accademia delle Scienze, 1985, p. 96, *passim*.

IV. Documentazione

- n. 1 - G. CASALIS, *Dizionario geografico, storico, statistico, commerciale*, Torino, Gaetano Maspero librajo e G. Marzorati tipografo, 1849, Vol. XVIII, voce "Sambughetto", pp. 19 -21 (pp. 13-15).
- n. 2 - F. PIANA, *Memorie della Valle Strona*, Novara, Stamperia di Francesco Merati, 1863,
2.1 Cap. VI, "Popolazione e mestieri", pp.34-35 (pp. 16-17).
2.2 Cap. XV, "Sambughetto", pp.80 -81 (pp. 18-19).
- n. 3 - Archivio dell'Accademia delle Scienze di Torino, Classe III, n. 163 (Registro), Registro delle relazioni fatte dai commissari d'esame della Classe di Scienze Fisiche e Matematiche dal 23/2/1823 al 18/12/1827, Parere degli Accademici Cavaliere Avogadro e Professore Carena, intorno a un carro meccanico proposto dai sig.ri Giovanni Beltrami e fratelli Guglielminetti. (pp. 20-21).
- n. 4 - Archivio privato, Manifesto, Borgomanero, 1827 (p.22).
- n. 5 - Archivio dell'Accademia delle Scienze di Torino, Cat. 5 A, Attività scientifica, Classe III, mazzo 182, Privilegi e richieste di privilegio inviate all'Accademia delle Scienze di Torino, 1783 - 1948, fasc. non numerato "Guglielminetti Pietro e Giacomo. Carro volante" (p.23).

1. G. CASALIS, *Dizionario geografico, storico, statistico, commerciale*, Torino, Gaetano Maspero librajo e G. Marzorati tipografo, 1849, Vol. XVIII, voce "Sambughetto", pp. 19 -21

DIZIONARIO

. GEOGRAFICO
STORICO - STATISTICO - COMMERCIALE

DEGLI STATI
DI S. M. IL RE DI SARDEGNA

COMPILATO PER CURA
DEL PROFESSORE
GOFFREDO CASALIS DOTTORE DI BELLE LETTERE

OPERA

MOLTO UTILE AGLI IMPIEGATI NEI PUBBLICI E PRIVATI UFFIZI
A TUTTE LE PERSONE APPLICATE AL FORO ALLA MILIZIA AL COMMERCIO
E SINGOLARMENTE AGLI AMATORI DELLE COSE PATRIE

Omnes omnium caritates patria una complexa est. Cic. I. 1. Off.

VOL. XVIII.

TORINO 1894
PRESSO GAETANO MASPERO LIBRAJO E G. MARZORATI TIPOGRAFO

SAMBUGHETTO (Sambucetum Pallantiorum), com. nel mand. di Omegna, prov. di Pallanza, dioc. e div. di Novara. Dipende dal senato di Casale, intend. prefet. ipot. di Pallanza, insin. e posta di Omegna.

Sorge alla destra sponda del torrente Strona sul pendio d'una montagna a ponente di Pallanza. È tutto fabbricato sopra viva roccia: le vie interne dell'abitato sono tutte a scalinata nella roccia medesima; i gradi ne sono dell'altezza di dieci oncie milanesi: dalle camere situate al pian terreno si ascende a quelle del secondo piano mediante scale forniate anche nella roccia: per causa della ripidezza di quel suolo, se a taluno cadesse dalle mani qualche oggetto, non gli sarebbe più possibile di riaverlo, perché rotolerebbe precipitosamente nel vicino Strona.

A Sambughetto è unita una frazione denominata Inprato, la quale gli sta superiormente alla distanza di tre quarti d'ora di cammino.

La lontananza di questo comune dal capo luogo di mandamento è di tre ore. Dalla città di Pallanza è discosto ore sei e mezzo.

Evvi una strada che da Sambughetto conduce a Fornero, ed indi entra in quella della valle che scorge ad Omegna: la sua lunghezza da Sambughetto a Fornero non è che di due miglia milanesi: è in cattivissimo stato; e lo stesso dee dirsi di altre vie, o piuttosto sentieri.

In questo territorio e nel suo confine scorre il torrente Strona, che non è valicato fuorché da un solo ponte formato con due travi di rovere. Le sue acque contengono eccellenti trote.

Lo sterile territorio non produce che fieno, patate, noci e castagne; queste, per l'elevatezza del suolo, in molti anni non pervengono a maturità.

Per procurarsi il necessario sostentamento gli abitanti fabbricano di continuo utensili in legno di varie forme, palotti, mestole, conocchie, fusi, ed altri oggetti cui fanno sul torno: vendono questi prodotti della loro industria in Omegna, Intra, Borgomanero, Novara e Milano.

La chiesa parrocchiale, dedicata a s. Lorenzo, è d'antica costruzione, di disegno jonico misto. Non evvi altra chiesa fuorché un oratorio nella frazione d'Inprato. Il cimitero è una tomba posta subito fuori della parrocchiale, nell' atrio dell'Ossario; nè è possibile di formare un campo santo alla distanza prescritta, per causa della ripidità del suolo, e per la mancanza della terra, il tutto essendovi roccia scoscesa; oltrecchè non si può fare nè anche il trasporto dei cadaveri durante l'invernale stagione, impedendolo le nevi e i forti diacci: per tre mesi dell'anno quei terrazzani non puonno vedere il disco del sole.

Vi esiste marmo bianco lamellare. La cava non coltivasi al dì d'oggi, come marmo, perché troppo dispendioso sarebbe il trasportarlo sino al lago Maggiore, onde non potrebbe sostenere la concorrenza colle altre cave che hanno agevole il trasporto. Si coltiva per altro come pietra da calce per gli usi di quei terrazzani. Tra questo comune e quello di Forno si rinviene roccia amigdaloide e porfiroide, composta di feldspato ferruginoso, quarzo, ed anfibola; diede leggerissimo indizio d'argento.

Pesi e misure di Milano.

Gli abitanti sono di complessione robustissima, e d'indole molto vivace, ma non vuolsi tacere, che inclinano soverchiamente alle risse: tutti sono provvisti nelle loro case d'armi da fuoco e da taglio. Sì gli uomini che le donne camminano su quegli scoscesi monti con mirabile celerità.

Cenni storici.

Sambughetto, come Sambuco di Vinadio, prese il suo nome dalla gran quantità delle piante di sambuco, che vi allignavano anticamente. Questo luogo veniva compreso nell'ampia signoria di Omegna.

Secondo una locale tradizione sarebbe stato fondato da una compagnia d'uomini audaci, che eransi rifugiati in una spaziosa caverna ivi esistente, per fabbricarvi monete false. Quel rimoto ed incolto sito loro parve sicuro per esercitarvi così, pericoloso mestiere. Si vuole che i capi di quella compagnia fossero un Vittone, ed un Guglielminetti: la tradizione aggiunge che questi due capi, ed i loro compagni sieno stati i fondatori di Sambughetto. Non si ha verun documento che confermi siffatte asserzioni notasi per altro che i casati Vittone e Guglielminetti sono antichissimi in questo comune.

Popol. 350.

2.1 F. PIANA, *Memorie della Valle Strona*, Novara, Stamperia di Francesco Merati, 1863, Cap. VI, "Popolazione e mestieri", pp. 34-35.

Popolazione e Mestieri

CAPO VI.

La Popolazione di questa Valle è ben piccola, ed è quasi stazionaria. Così è di quasi tutte le Valli: costretti gli abitanti dei monti ad espatriare, perché il suolo non dà da vivere, vanno gli uomini quasi tutti esercitando arti e mestieri per le Città d' Italia, ed altrove; e quindi ne segue, che quelli che fanno fortuna abbandonano col tempo la Patria, e si stabiliscono nelle Città, dove trovano maggiori comodi, e più bel vivere: quelli, che o per vizii, o per dappocaggine non arrivano a mettere insieme qualche somma di danaro non ritornano più, chè è gran disdoro tornare a casa senza denari. Alcuni poi anche si disperdono in lontani paesi, ed alcuni trovano ad accasarsi altrove: tornano a casa quelli che hanno famiglia, e figliuoli; l'amore di essi li eccita a mettere insieme qualche somma per provvedere al mantenimento.

Nell' Archivio Parocchiale di Luzzogno si trova una Memoria della Visita Pastorale di Monsignor Cesare Speciani l'anno 1590, e accenna che la Parocchia di Luzzogno, che allora comprendeva Massiola e Sambughetto (Fornero: era ancora considerato un Alpe) era di 1060 anime: adesso col lasso di quasi tre secoli arriva forse appena alle 1400.

Nel secolo 17, e sul principio del secolo 18, forse la Popolazione della Valle era maggiore: si trovano, in molti luoghi le tracce di campi, che adesso sono trasandati, e non si coltivano più. Egli è questo un segnale che si lavorava di più la terra, che c'era maggior numero di braccia, è che gli uomini stavano di più a casa. In quei tempi gli uomini esercitavano mestieri più ordinarj, e grossieri, erano pochi quelli che abitavano le città, quindi si adattavano più a stare a casa, e lavorare i fondi.

La Popolazione della Valle di questi tempi non arriva alle tre mila anime, comprendendo gli uomini che sono assenti pei loro mestieri e che tornano a casa ogni anno, ed alcuni ogni due anni.

Causa poi anche del poco crescimento della Popolazione in questo secolo decimonono fu la Coscrizione sotto il Governo Napoleonico. Questa legge, che non era mai stata veduta, nè praticata, per le guerre continue ed atroci che in quel tempo si facevano, era diventata l'orrore dei popoli; sicchè molti di quelli che pel loro mestiere giravano la Germania, od altri Regni lontani, si rendevano refrattarj, piuttosto che darsi al servizio militare, e così molti poi si accasavano fuori in lontane Provincie. Si trovarono anche di quelli che negli ultimi anni del

Regno Napoleonico vissero refrattari, abitando, sostenuti da' suoi, le cime degli alti monti, finché caduto l'Impero, furono liberati.

Un'altra causa del poco crescimento della Popolazione ella è, che, e per la fonderia di ferro, che esisteva a Luzzogno, e per le vendite di boschi, che si fecero per fare la strada, ed altri comodi nelle Comunità, i boschi sono diminuiti assai; e perciò quelli che lavorano nel legno di cose ordinarie e grossiere stentano a trovare il bosco sufficiente, per cui sono costretti a stabilirsi per lo più nelle Valli dell' Ossola, o della Valsesia.

I mestieri poi sono diversi: una terza parte degli uomini lavora nel legno al mestiere del Tornitore; alcuni fanno sul tornio lavori fini, e lavorano per lo più nelle Città del Piemonte e della Lombardia; altri poi fanno lavori più ordinarj, e si chiamano piuttosto Concari, ché fanno in legno pale, conche, mestole, bacili, romaiuoli, palle, ed altre cose, consimili. Una terza parte incirca lavora nello stagno e nel peltro, nel mestiere che si chiama Peltraro, e questi girano la Germania, le Provincie del Reno, la Baviera, la Prussia, la Svizzera, ed in questi ultimi tempi alcuni andarono sino nell'America. L'altra terza parte lavora nella latta, o fa il falegname, il calzolajo, il ferrajo in varie città dell'alta Italia. A casa poi restano i ragazzi, i vecchi, le donne, qualche piccolo possidente, e qualche artista per i bisogni della Valle.

2.2 F. PIANA, *Memorie della Valle Strona*, Novara, Stamperia di Francesco Merati, 1863, Cap. XV, "Sambughetto", pp. 80 -81.

Sambughetto

CAPO XV.

Dalla parte destra della Strona, rimpetto a Massiola, a metà del monte sta Sambughetto; sta, ed è ben basato perchè situato sopra una durissima roccia: il Paese è molto sul declivo del monte, le case ammontichiate l'una dietro l'altra, dove una casa ha il tetto, l'altra comincia il suo fondamento: vi è una piccola piazzetta alla Chiesa, ed un'altra simile nell'abitato; nè maggiore se ne potrebbe fare: la strada principale nell'interno del caseggiato è scarpellata a gradini nello scoglio.

Il nome di questo Paese secondo Goffredo Casalis nel suo Dizionario deriva da una quantità di piante di Sambuco, che colà allignavano, chè lo chiama Sambuco di Vinadio, e in latino lo chiama *Sambucetum Pallentiorum*. Così lo scioglimento è presto fatto; come colui che faceva derivare la legge *Falcidia* da falce, e la *Canidia* dai cani.

Questo Paese è molto antico: il suddetto Casalis lo dice fondato da una Compagnia di uomini audaci, che cercarono in quella situazione uno scampo ai loro delitti: ma la tradizione più accurata ella è, che sia stato fondato da alcuni emigrati francesi; e si trova una verisimiglianza ne' suoi abitanti: generosi sono all'eccesso per cordialità di quanto hanno, ma altrettanto sono sdegnosi, ed intolleranti delle soperchierie, e dei soprusi.

In questo Paese per due mesi e più non c'è Sole, e quindi l'inverno è freddo, e la strada è ripida, e coperta di nevi e di ghiacci: però produce quasi ogni sorta di frutti, noci, castagne, pomi, eccetto l'uva; sopra tutto ha buoni pascoli ne' suoi alpi, specialmente nell'alpe detto in *Prato*, perché essendo il territorio all' opaco, l'erba non è così secca ed asciutta, e quindi il pascolo è più lattiginoso.

Sono gli abitanti persone robuste, ed hanno un aspetto piuttosto marziale: effetto egli è questo della vita dura e faticosa a cui da ragazzi sono assuefatti: si può qui dire quel che dice un celebre Poeta:

*Proles Sabellis dotta ligonibus
Versare glebas, et severae
Matris ad arbitrium recisos.
Portare fustes..*

Le giovani donne sembrano altrettante Spartane.

Questo Paese è il sesto della Valle che si eresse in Parocchia: posto sotto Luzzogno quando questo si distaccò da Omegna, poi sotto Massiola quando Massiola si distaccò da Luzzogno, pensò nel secolo decimo settimo ad erigersi in Parocchia.

I motivi che addussero erano la distanza da Massiola, il fiume Strona da passare sul quale mancava talvolta il ponte, le nevi, le piogge. ed i ghiacci: egli è vero Sambughetto è rimpetto a Massiola, ma per andarvi bisogna discendere sino al fiume, e poi ascendere altrettanto. Si dice, che resistendo i Massiolesi ad erigere Sambughetto in Parocchia, i Sambughettesi si portavano d'inverno alla Parocchiale di Massiola coi ferri sotto ai piedi, che si chiamano graffi, come si usa d'inverno per non isdruciolare sul ghiaccio: entravano in Chiesa fracassando, e qualche volta urtando coi ferri nei piedi degli astanti, ed erano questi complimenti poco graziosi.

3. Archivio dell'Accademia delle Scienze di Torino, Classe III, n. 163 (Registro), Registro delle relazioni fatte dai commissari d'esame della Classe di Scienze Fisiche e Matematiche dal 23/2/1823 al 18/12/1827.

Parere degli Accademici Cavaliere Avogadro e Professore Carena, intorno a un carro meccanico proposto dai sig.ri Giovanni Beltrami e fratelli Guglielminetti.

Verbale n.185 Letto nell'adunanza del 6 di Settembre, 1826
(trascrizione)

Ai Signori Giovanni Beltrami, di Casale, e fratelli Guglielminetti di Sambughetto, Provincia di Pallanza, venne in pensiero di risolvere un problema meccanico già trattato da molti altri in varii tempi, quello cioè di far muovere un carro, sostituendo alla forza degli animali che il traggano, quella di un uomo che stando sul carro medesimo, mette in movimento un meccanismo composto di leve e di ruote dentate.

E per questo meccanismo chiedono un privilegio per vent'anni.

Se cotesti Signori in ciò siano riusciti meglio di tanti altri, la Classe il può vedere dal modello che qui si presenta, dalla breve descrizione di esso, e dalle riflessioni che i deputati infrascritti hanno l'onore di sottoporle.

Il carro su tre ruote: una anteriore, fissa nel suo asse: questo è mobile entro un bozzello (*chape*¹¹), il quale termina in una specie di timone, con cui la ruota può rivolgersi a destra o a sinistra, e determina così da una parte e dall'altra il giro del carro, quando questo si muove per una strada non retta.

Le due ruote posteriori sono fisse in un asse comune, alla metà del quale è pur fissa una ruota dentata (di 40. denti) che imbocca (*engraine*¹²) in altra (di ugual numero denti) il cui asse più elevato da terra che non è il precedente, poggia colle sue estremità sul carro stesso: in questa seconda ruota imbocca un rocchetto (di 5 denti) il cui asse, ancora più elevato da terra che non è il precedente, è sostenuto sulle parti laterali del carro; e alle due estremità di quest'asse sono infisse due grandi ruote, una per parte, le quali sono pesanti, non toccano il terreno, e fanno unicamente l'ufficio di ventola o volante.

A un punto poco distante dal centro di ciascuna delle sue ventole, sono applicate due manovelle, alle quali sono annesse due lunghe leve di ferro, il cui fulcro o appoggio è nella parte anteriore del carro. Una traversa di legno unisce e collega le due leve (di 3° genere) a poca distanza dal fulcro: l'uomo posto sul

¹¹ E' una parola francese che indica coperchio, copertura, cassa della puleggia.

¹² Probabilmente dal francese *engrener* che ha, tra gli altri significati, anche quello meccanico di "ingranare".

carro, agita con le mani o coi piedi la traversa predetta, per la quale azione vengono posti in movimento i volanti, il rocchetto, le due ruote dentate, e l'asse delle ruote posteriori, e così progredisce il carro finché dura l'azione dell'uomo; se non che la forza d'inerzia permette che l'azione possa sospendersi di quando in quando, per intervalli in verità non lunghi, senza che il carro cessi dal progredire, e in questi intervalli l'uomo col timone mutare all'uopo la direzione della ruota anteriore.

Questa maniera di vetture meccaniche non è essenzialmente nuova, e per citarne esempi a noi vicini di tempo e di luogo, diremo che una consimile vettura, mossa da un uomo seduto in essa, fu non ha guari proposta in Lione da certo Signor Barbet, il quale ne fece esperimento in quella città, facendo correre la sua carrozza dalla piazza dei Celestini sino alla porta di Saint Clair. Un modello di un carro consimile fu pure veduto recentemente in Milano nell'ultima esposizione dei lavori d'industria, fatta in occasione che in quella città si trovava S.M. Cesarea (V. Annali universali di Tecnologia, con vol. 1° luglio, 1826, Milano in 8°).

A questo meccanismo proposto dai supplicanti predetti manca poi non solamente la novità, ma quel che è più l'utilità: essi asseriscono nella loro supplica che con questo loro meccanismo un sol uomo, senza impiegare molta fatica, può muovere il suo carro, e trasportare qualunque peso di cui sia esso carro suscettibile, con una velocità maggiore di quella di qualunque vettura di posta.

Certamente la meccanica ha fatti e fa grandi prodigi, ma non questo contemporaneo risparmio di forza e di tempo, che ciò è impossibile.

Per ottenere una certa celerità nel moto del loro carro, i supplicanti dovranno impiegare una forza che l'uomo per se stesso non ha e non può impiegare se non per brevissimo tempo: ovvero, se per efficacia di opportuno meccanismo potrà l'uomo con poca forza muovere il carro, questo non procederà se non con moto lentissimo: e così quanto si guadagnerà dalla parte della forza, tanto si perderà da quella del tempo, o reciprocamente, che tale è la condizione di qualsiasi combinazione meccanica.

Il meccanismo proposto dai Sig.ri Guglielminetti e Beltrami è adunque, come altri di simil sorta, oggetto di pura curiosità, e di trastullo, e non sarà mai per produrre un effetto veramente utile, in paragone del vantaggio che l'uomo trae direttamente dai cavalli e altri animali, la cui forza è maggiore, costa di meno, e può esser adoperata, senza interruzione per un tempo più lungo.

Noi siamo adunque di parere che il meccanismo proposto dai signori Guglielminetti, e Feltrami, non può meritare nè privilegio, nè altra remunerazione.

Sottoscritti all'originale Avogadro

Carena, relatore

Manifesto pubblicitario

*Chi è curioso di vedere come si compie il lavoro
di dentro si paghi l'iva quindi si torni.*

AVVISO

GUGLIELMINETTI FRATELLI, e CERINO MARTINO di Sambughetto Provincia di Pavia, hanno l'onore d'espone al Pubblico nel *officio di*
S. Carlo N. 1. a porta di nuova

UN CARRO VOLANTE
Meccanico di nuova invenzione,
OVVERO
LA MERAVIGLIA DELLA NOSTRA SCOPERTA.

Questa Macchina dimostra il sublime grado dell'arte meccanica, e nel epoca fiorita degli antichi Greci, e Romani, ed anzi anche in quella degli antichi Egiziani conoscitori delle Belle Arti, avrebbero ottenuto l'ammirazione dei più savì di quelle antiche popolazioni.

Quelle persone, che non conoscono le leggi della meccanica, questo meccanismo deve recare la più grande sorpresa, ed anche lo stesso conoscitore lo osserverà con interesse, e vorrà onorarle del suo benigno compatimento.

QUEST'OPERA D'ARTE CONSISTE IN CIÒ CHE SEGUE:

- 1.° Si vedrà un Carro con tre sole ruote, con tutto il meccanismo entro la cassa del detto, senza veruna sorta di bestiami.
- 2.° Vi sarà sopra un Torno con tutti li suoi utensili necessari all'arte da Tornitore.
- 3.° Sopra il Carro vi sarà uno dei Compagni, che farà vedere al rispettabile Pubblico prendere un pezzo di legno, e fare qualunque oggetto sul Torno, e renderlo alla vista terminato, nel mentre, che il solo individuo sta lavorando farà camminare il Carro avanti, girarlo a destra, e sinistra, sempre quando sarà chiesto o dal locale, o dagli Spettatori.
- 4.° Ad ognuno sarà facoltativo chiedere il cangiamento di lavoro, e cammino, (mediante che il locale lo permetta) acciò poter attirarsi l'ammirazione, e la stima degli amatori, e spettatori, essendo un oggetto di meccanica non mai stato veduto in veruna parte del mondo, ed eseguirsi con tutta facilità, e prontezza i movimenti, ed il lavoro fatto ad opera collodata continuando sempre il suo cammino.

La Società spera ottenere dagli amatori, e conoscitori delle Belle Arti un numeroso concorso di popolo ad onorarli della sua presenza, quale spera renderli soddisfatti. *Si dava principio alle ore 10 antimeridiane di questo giorno in detto luogo d'ingreso sotto il titolo di*

CHESSO. Stamperia Mazzuchelli.

*Villa Borgomanero li 17. edia 1827
Tornelli Sincal*

La fame aguzza l'ingegno. Il manifesto — affisso a Borgomanero nell'ottobre 1827 — richiama il pubblico ad una straordinaria invenzione. Con questo stratagemma, gli ingegnosi tornitori di Sambughetto si procacciavano qualche cliente, che facesse loro tornare un pezzo di legno, per guadagnare un pezzo di pane.

5 Archivio dell'Accademia delle Scienze di Torino, Cat. 5 A, Attività scientifica, Classe III, mazzo 182, Privilegi e richieste di privilegio inviate all'Accademia delle Scienze di Torino, 1783-1948, fasc. non numerato "Guglielminetti Pietro e Giacomo. Carro volante".

Supplica all'Accademia delle Scienze



Certifico io Sottofritto Paolo Agostino Cecchi-
ni via S^a di Sambughetto Valle-
Aronca Mandamento d'Ormezza Provincia
di Pallaneta; che i fratelli Giacomo Nicola
e Pietro Guglielminetti del fu Giacomo
Antonio, di professione Fornitori fanichi di
famiglia di questa parrocchia, hanno con-
sumato quel poco Paterno oltre di versi inde-
biti facendo a forza di replicati esperimenti
per lo spazio d'un anno e mezzo l'invenzione
d'un Carro che per mezzo di macchiniforma
vinse mozzo dalla forza d'un sol uomo; final-
mente l'hanno ritrovato.
In fede sacerdotale Paolo Cecchi-
Sambughetto li 27 agosto 1827.



Certifico io Sottofritto Gio^{se} Guglielminetto
Sindaco della Comune di Sambughetto la
Verità della esposta In fede Gio^{se} Guglielminetti
Sindaco Sambughetto li 28 agosto
1827 Licenzo Motta Consigliere

V. Proposte di riflessione



Una strada di Sambughetto (foto di Wilma e Romano Barchi).

1) Dai testi di cronisti ottocenteschi (doc.1, pp. 13-15 e doc.2, pp.16-19) si possono individuare alcuni tratti caratteristici della popolazione della Valle Strona, una popolazione tradizionalmente dedita alle attività artigianali.

- *Perché la popolazione della valle si mantiene stazionaria?*
- *Attraverso quali dati sono compiute le osservazioni di tipo demografico sulla popolazione della valle?*
- *Quali sono le motivazioni che spingono gli uomini ad emigrare?*
- *Quale specifico fenomeno si è determinato nella valle durante il periodo napoleonico?*
- *Quali sono i mestieri maggiormente praticati dagli abitanti della Valle Strona?*
- *Quali sono le caratteristiche geo-morfologiche che sono sottolineate per il territorio di Sambughetto?*
- *Quali sono i principali prodotti agricoli di Sambughetto?*
- *Quali sono le caratteristiche specifiche degli abitanti di Sambughetto?*



Un Saluto da SAMBUGHETTO (Valle Strona)

2) Il documento che riguarda "il carro volante" (doc. 3, pp. 20-21) illustra una curiosa invenzione di Pietro Guglielminetti e dei suoi compagni. Si tratta di un'innovazione piuttosto sfortunata, perché i due illustri accademici delle scienze incaricati di stendere su di essa un'accurata relazione, il celebre cavaliere Avogadro e il professor Carena, non individuano nella macchina le caratteristiche di novità e di utilità, che sono le condizioni necessarie per ottenere un "privilegio", assimilabile all'attuale diritto, riconosciuto all'autore, di sfruttare commercialmente, in esclusiva, un'invenzione per un determinato periodo di tempo.

- Perché il "carro volante" si chiama così?

- Quale problema meccanico hanno cercato di risolvere gli inventori?

- Con quali motivazioni Avogadro e Carena rifiutano la concessione del privilegio?

- A quale istituto giuridico dell'attuale diritto civile può essere assimilato il privilegio?

3) Il manifesto affisso a Borgomanero nell'ottobre 1827 (doc. 4, p. 22) è un avviso che cerca di attirare l'attenzione della gente sulla "meravigliosa scoperta". Viene descritta con cura l'esibizione pubblica del "carro volante", con riferimenti alla storia antica e alle leggi della meccanica.

- Che rapporto esiste fra il "carro volante" e lo strumento dell'attività professionale dei Guglielminetti, cioè il tornio?

- L'esibizione pubblica del carro si prefigge un concreto risultato economico. In che modo?

- Il documento permette di rilevare un significativo fenomeno economico-sociale, già sottolineato in precedenza. Quale? In che modo tale fenomeno può essere posto in relazione con l'attività di Pietro Guglielminetti?

4) Nel 1827 Pietro Guglielminetti e suo fratello, Giacomo Nicola, presentano al re una richiesta di sussidio, che è inoltrata all'Accademia delle Scienze. Nell'Archivio dell'Accademia è conservato un fascicolo composto di una serie di atti alla formazione dei quali concorrono diversi uffici, incaricati di istruire la pratica. Tra gli atti spicca l'attestato di povertà stilato dal viceparroco e certificato dal sindaco di Sambughetto (doc. 5, p. 23).

- Quali sono i principali motivi che rendono i fratelli Guglielminetti meritevoli di ricevere un sostegno economico?

- Come è descritto il “carro volante”?

- Quale esito ebbe la richiesta di sussidio?

*- Le difficoltà economiche dei Guglielminetti rispecchiano una complessa situazione produttiva e sociale delle aree alpine, che vedevano un progressivo disgregarsi delle loro comunità. Individuare le varie parti del **Primo percorso** in cui è affrontato l'argomento.*