

## L'Archivio storico della Provincia di Milano riscopre i suoi tesori

L'agricoltura e le tramvie nell'alto Milanese negli anni della costruzione dell'Unità d'Italia





## L'Archivio storico della Provincia di Milano riscopre i suoi tesori

L'agricoltura e le tramvie nell'alto Milanese negli anni della costruzione  
dell'Unità d'Italia



**16 aprile - 13 maggio 2012**

Biblioteca Isimbardi via Vivaio 1, Milano

[bibliotecaisimbardi@provincia.milano.it](mailto:bibliotecaisimbardi@provincia.milano.it)

tel. 02. 77406792 - 77402436

[www.provincia.milano.it/Cultura](http://www.provincia.milano.it/Cultura)



**L'IMPORTANZA DEGLI ARCHIVI E  
L'IDENTITÀ STORICA  
DELLA PROVINCIA DI MILANO**

Celebrare l'Archivio Storico della Provincia di Milano, rendendolo fruibile ai nostri concittadini grazie ad una mostra, rappresenta un atto importante in quanto attraverso questo evento, promosso dopo aver celebrato nel 2010 la centocinquantésima ricorrenza della nascita della Provincia di Milano, condividiamo con i cittadini della Grande Milano un patrimonio di grande valore qual è - a tutti gli effetti - il nostro Archivio.

Milano e la sua provincia, dal 1860 ad oggi, sono sempre stati centri pulsanti di cultura, di sviluppo economico e sociale, di avanguardie letterarie, artistiche e scientifiche. Milano ha visto nascere ed imporsi idee politiche, modelli sociali e di crescita nonché promozione della persona e della libera iniziativa: un Archivio storico serve anche a sottolineare questa preminenza tipicamente milanese. Inoltre, la ricostruzione storica trova nell'accessibilità delle fonti uno dei suoi fondamenti; l'attività di raccolta di documentazione e la messa a disposizione dei materiali rappresentano il cuore di ogni archivio e costituiscono patrimoni determinanti per una comunità civile e sociale.

Sin d'antichità l'uomo ha sviluppato un grande interesse per gli archivi, ritenendoli fonti inestimabili per la trasmissione del sapere; grazie all'uso delle nuove tecnologie e allo sviluppo, in epoca contemporanea, di una nuova metodologia di catalogazione e conservazione, l'Archivistica ha potuto potenziare la sua vocazione alla divulgazione del sapere; pensiamo, ad esempio, all'enorme rivoluzione generata dall'uso della microfilmatura negli archivi fotografici.

Per rendere appieno l'importanza di questo strumento, mi piace ricordare le parole pronunciate all'XI Congresso Internazionale degli Archivi, a Parigi nell'agosto 1989, dall'allora Presidente Francois Mitterand: *“È la memoria del mondo che voi preservate e mettete in valore... Coloro che ricoprono posti di responsabilità sanno bene che non è possibile stabilire un programma senza conoscere il passato... La memoria messa a loro disposizione offre ai popoli del mondo intero la possibilità di definire ed anche di*

*ritrovare la loro identità, di affrontare i loro progetti e di assicurare la difesa dei loro diritti con cognizione di causa: la conoscenza della loro storia... Io non penso che sia possibile - proseguiva Mitterand - guidare uno Stato, assumere la carica principale di una nazione, assicurare il destino di un popolo, senza pensare che attraverso biblioteche, attraverso archivi di ogni natura, attraverso questo legame stabilito fra tutte le fasi di una storia, noi ci saremo resi - spero - degni di assicurare il nostro passaggio alla responsabilità dei pubblici affari”.*

Più recentemente, il saggista Marcello Veneziani ha dato una definizione di Identità che ricalca in modo esemplare la funzione di un Archivio storico, che dell'Identità è forse il custode più prezioso: *“L'identità è la coerenza di un volto, una storia e una dignità alla prova del tempo, seppure esposta alle intemperie della vita e ai mutamenti del mondo. L'identità è considerata in sé un male, una chiusura, un carcere, quando invece è una ricchezza se sa aprirsi alla vita e incontrare la differenza. All'identità e alle radici è spesso negato l'accesso al dibattito culturale moderno, mentre sono elementi fondanti del nostro vivere”.*

Concludendo, dobbiamo considerare l'Archivio della Provincia di Milano alla stregua di un patrimonio straordinario, da condividere e diffondere. In quanto sono soprattutto gli Archivi storici a rammentarci, come ha scritto mirabilmente il filosofo Giovanni Reale, che *“la cultura è il tempo dell'eterno”.*

***Il Vice Presidente  
Assessore alla Cultura  
della Provincia di Milano***

Volendo evidenziare con un evento espositivo che potesse risultare di largo interesse il recupero delle testimonianze sull'identità, le attività e le competenze della Provincia di Milano dalla sua nascita ai primi del Novecento, è sembrato naturale imperniarlo su documenti e libri dell'Archivio Storico provinciale e della Biblioteca Isimbardi.

Le due sezioni in cui è divisa la mostra, agricoltura e tramvie, sono illustrate con materiali preziosi che testimoniano un rapporto di sinergia inscindibile fra biblioteca ed archivio, luoghi privilegiati di studio, consultazione e ricerca.

La documentazione dell'Archivio Storico è stata accostata alle collezioni della Biblioteca Isimbardi nella consapevolezza del forte legame che unisce la Provincia al suo territorio al fine di "rispecchiare la vita della comunità nei secoli per favorire nella popolazione, soprattutto giovanile, la riappropriazione del passato". [Francesco Barbieri *Le comunali* in "Biblioteche in Italia. Saggi e conversazioni", 1988].

Nella prima sezione, l'agricoltura, viene illustrata la storia agraria della Provincia di Milano a partire dal ruolo fondamentale svolto dalla Società Agraria di Lombardia. Nata ufficialmente nel 1863, si occupò del rinnovamento e della diffusione degli studi agrari operando attivamente sul territorio. In stretto legame con la Società Agraria operarono i Comizi agrari locali promotori, fra l'altro, anche della Cattedra ambulante di agricoltura. La Provincia dette il suo contributo anche alla creazione e allo sviluppo della Stazione Sperimentale di caseificio di Lodi che si occupò attivamente di sperimentazione, formazione e divulgazione delle più innovative metodologie di produzione casearia. Il periodo 1880-1910 è quello nel quale gli organi provinciali sono maggiormente impegnati sulla questione agraria. Le agitazioni dei contadini contribuirono a sollevare il problema dei contratti agrari: la nascita degli Uffici di collocamento dei contadini aiutò, in parte, a garantire una maggiore tutela ai lavoratori.

La seconda sezione si occupa del trasporto tramviario. Il percorso segue l'evoluzione del mezzo di trasporto partendo dalla trazione a cavalli, passando per la locomotiva a vapore e terminando con l'elettrificazione delle linee.

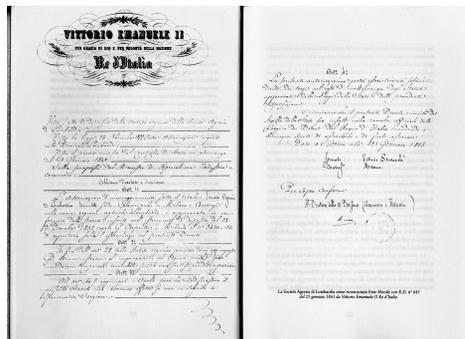
Con i suoi centinaia di disegni, frutto del lavoro dell'Ufficio Tecnico provinciale, viene gettata nuova luce sull'origine delle infrastrutture e dei servizi erogati dalla Provincia di Milano nel corso della sua storia. Tali materiali, elaborati inizialmente con finalità pratiche ed amministrative, hanno assunto col tempo valore di bene culturale.

La rete tramviaria era un vanto per gli amministratori provinciali e la richiesta di invio di materiale proveniva da ogni Provincia italiana. L'interesse per lo sviluppo di una rete di trasporti tocca il suo apice nel trentennio 1876-1896. L'8 luglio 1876 venne inaugurata la linea Milano-Monza con trazione a cavalli. Ben presto, già l'anno successivo all'entrata in funzione della linea per Monza, veniva sperimentata la trazione con locomotiva a vapore. Quest'ultima applicazione riscosse grande successo tanto che, alla fine dell'Ottocento, soltanto le linee interne a Milano mantennero la trazione a cavalli. Con la fine del XIX secolo una nuova fonte energetica si affacciò al panorama dei trasporti: l'elettricità. Nel 1893 venne inaugurata la prima linea della società Edison e il 5 dicembre 1901 terminava la corsa dell'ultimo tram a cavalli milanese.

*Lo staff della Biblioteca*

*Si ringrazia per la preziosa collaborazione  
Ornella Bongiorno, Settore Comunicazione,  
Provincia di Milano*

# La Società Agraria di Lombardia



Statuto della Società Agraria di Lombardia.  
Biblioteca Isimbardi

La Società Agraria di Lombardia è un'istituzione che non ha una lunga storia. Essa, infatti, non avrebbe potuto nascere, né sostenersi, durante l'occupazione straniera. Quindi, solo nel 1861, non appena la Lombardia poté godere di un Governo libero e nazionale, sotto la dinastia dei Savoia, alcuni agronomi ed esperti di studi agrari si riunirono a Milano per fondare una Società speciale Agraria per la Lombardia, con lo scopo di costituire dei Consorzi per ogni circondario lombardo. Durante quell'incontro fu eletto un Comitato promotore, che ebbe l'incarico di convocare un'assemblea generale per discutere ed approvare il progetto di Statuto. Quest'ultimo fu approvato il 26/27 gennaio 1862. Venne, poi, pubblicato perché fosse conosciuto dagli agricoltori lombardi, che - in base ad esso - potevano ora costituirsi in Società e istituire del pari i diversi Consorzi.

Il 25 settembre 1862 l'Ente si riunì nella provvisoria sede del palazzo dell'Arcivescovado di Milano, nominando una Direzione centrale. Successivamente, con R.D. 25 gennaio 1863, fu definitivamente approvata la Società Agraria di Lombardia, sulla base delle norme contenute nello Statuto.



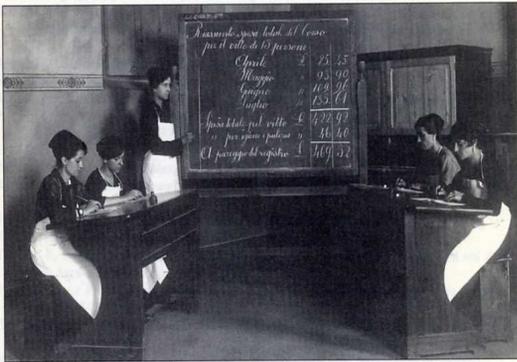
Il Palazzo dell'Arcivescovado di Milano, prima sede della Società

La Società Agraria di Lombardia prese subito slancio: le sue diramazioni si estesero in breve tempo in pressoché tutti i circondari lombardi, dove sorsero e furono costituiti i Consorzi. Successivamente furono creati anche dei Comizi agrari locali che, pur conservando la loro autonomia, operarono in stretto rapporto con la Società stessa. Questa, oltre ad essere la sede naturale degli interessi agricoli, aveva un proprio foglio d'informazione l'*Agricoltura*. Questo venne sostituito in seguito dal *Bollettino dell'Agricoltura*, organo non solo della Società Agraria di Lombardia ma anche del Consorzio e del Comizio agrario di Milano. Il *Bollettino*, un settimanale popolare che trattava in modo ampio le diverse questioni agricole, ebbe forte diffusione nelle campagne.



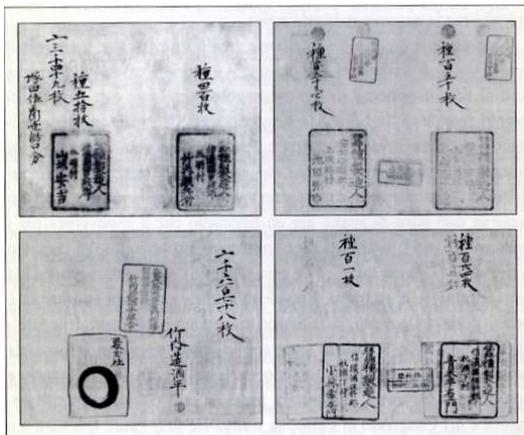
Il primo numero del settimanale "Buletto dell'Agricoltura" pubblicato il 6 aprile 1867 ed edito quadrimestralmente ancora oggi. Si vendeva al prezzo di Cent. 4 al numero, l'abbonamento annuo era fissato in Lire 3 in Milano e Lire 4 nelle Province.

Il primo numero del settimanale "Buletto dell'Agricoltura" pubblicato il 6 aprile 1867 e si vendeva al prezzo di Cent. 5 al numero. Nella mostra viene esposta in originale la raccolta delle annate 1867 e 1868 dello stesso settimanale per gentile concessione della Veneranda Biblioteca Ambrosiana di Milano



Corso di Economia Domestica tenuto dalla Società Agraria di Lombardia a Legnano nell'anno 1920. Archivio Storico della Società.

Tra i vari compiti, la Società s'impegnò a sussidiare i Consorzi e i Comizi agrari dei circondari lombardi, per attivare corsi su vari argomenti: enologia e viticoltura, bacologia, zootecnia, arboricoltura e frutticoltura, ecc. In funzione di ciò, l'Ente agrario aveva stipulato delle convenzioni con le sezioni di agronomia degli Istituti tecnici e con la Scuola Superiore di Agricoltura (istituita con R.D. 10 aprile



Cartellini corrispondenti a semi di varietà di bachi da seta acquistati dalla Società direttamente dal Giappone, 1866.

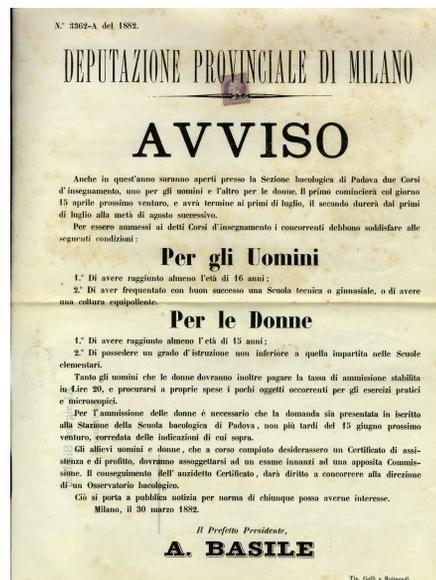
1870) per inviare sul territorio i docenti che dovevano tenere le lezioni.

La Società Agraria di Lombardia concorse a diverse opere di salvataggio dell'agricoltura della regione lombarda, in periodi di calamità naturale.

In particolare, si vuole qui ricordare il recupero di un prodotto importante, il baco da seta, che corse seriamente il pericolo di andare perduto per ragioni di atrofia.

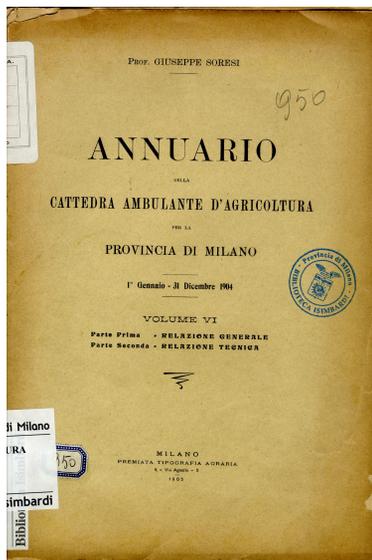
La Società si fece centro di sottoscrizioni per l'acquisto e l'importazione di semente giapponese. L'acquisto di sementi di buona

qualità e a prezzi modici, esercitando nella transazione commerciale un'azione di controllo per sollevare l'agricoltura dalle facili frodi di qualche speculatore, fu uno scopo cui mirò la Società, a cui si unirono anche i Consorzi e i Comizi agrari. Quest'opera giovò non poco ai bachicoltori, che poterono ottenere buoni ed insperati raccolti. Lo stesso si può dire per gli acquisti degli zolfi, diretti a combattere la crittogama dell'uva, dei concimi artificiali e dei cereali importati od acquistati da località immuni da malattie, ecc. La Società Agraria di Lombardia si consolidò e si estese grazie al principio di decentramento su cui si basava il suo organismo, rappresentato dai Consorzi di circondario tesi a promuovere l'azione locale. Quest'ultima s'integrò con l'azione di coordinamento della Direzione centrale della Società, che si fece interprete dei vari bisogni, provvedendovi con le risorse disponibili, essenzialmente reperite attraverso i contributi che i soci pagavano e gli utili ricavati dalle provviste dei cartoni semi bachi, degli zolfi, ecc. Così visse ed operò la Società Agraria di Lombardia, che insieme con il Comizio Agrario di Milano, e con altri Comizi e Consorzi, formò un nucleo essenziale di tutela e promozione dei beni agricoli sul territorio lombardo diventando il centro naturale di riferimento per gli agricoltori lombardi.



Archivio Storico Provincia Milano. Agricoltura, industria, commercio b. 2 fasc. 2 sottofasc. 2  
 Avviso di apertura della iscrizioni alla scuola di bacologia di Padova. 30 marzo 1882

## La cattedra ambulante di Agricoltura



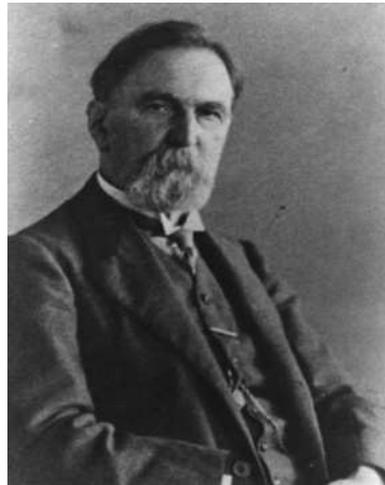
*Annuario della Cattedra ambulante di agricoltura.*  
Biblioteca Isimbardi

Il libro “Annuario della cattedra ambulante d’agricoltura per la Provincia di Milano (1° gennaio - 31 dicembre 1904)” è il rendiconto dell’attività della cattedra ambulante d’agricoltura per l’anno 1904. Il libro riporta, inoltre, l’elenco degli Enti che hanno sussidiato la cattedra ambulante d’agricoltura nel 1904, la composizione del Consiglio direttivo e del personale tecnico, l’estratto dello Statuto, ecc.

Le cattedre ambulanti d’agricoltura furono per quasi un secolo la più importante istituzione d’istruzione agraria, rivolta in particolare ai piccoli agricoltori, con l’apporto delle istanze più avanzate degli ambienti intellettuali e del mondo della docenza, prima libera, poi di ruolo, proveniente dalle scuole e dagli istituti tecnici. In particolare, per quanto riguarda la cattedra ambulante d’agricoltura per la Provincia di Milano un contributo determinante fu dato dall’onorevole senatore Luigi Canzi, che nel 1904 era presidente del Consiglio direttivo della citata cattedra ambulante.

A promuovere le cattedre ambulanti furono i comizi agrari, con l’aiuto delle amministrazioni locali, della prefettura, e delle locali società agrarie. Reggevano le cattedre un direttore (col titolo di professore) e uno o due assistenti, tutti laureati in scienze agrarie. Ad essi si affiancavano aiutanti con varie

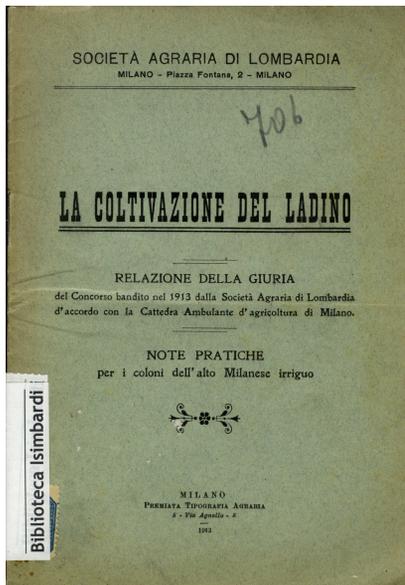
qualifiche. Le attività d’istruzione si svolgevano mediante conferenze tenute in luoghi pubblici, sopralluoghi presso aziende agricole, consulti dati soprattutto nei giorni di mercato a chi lo richiedeva. Inoltre, molte delle cattedre pubblicavano opuscoli e giornali.



Luigi Canzi, Presidente del Consiglio direttivo della Cattedra ambulante di agricoltura

Le cattedre ambulanti svolsero un ruolo fondamentale di propaganda delle tecniche e delle sementi nuove durante la Battaglia del grano. Nel 1907 un primo provvedimento venne a disciplinare la vita delle cattedre e il reclutamento del personale. La materia fu regolamentata nuovamente con i decreti del 1928 e nel 1935, con i quali le cattedre furono trasformate in ispettorati provinciali dell’agricoltura, cessando di essere emanazione delle iniziative locali e diventando uffici esecutivi del Ministero dell’agricoltura e delle foreste.

In questo volumetto è contenuta la relazione della Giuria del Concorso bandito nel 1913 dalla Società Agraria di Lombardia d'accordo con la Cattedra Ambulante d'Agricoltura di Milano.



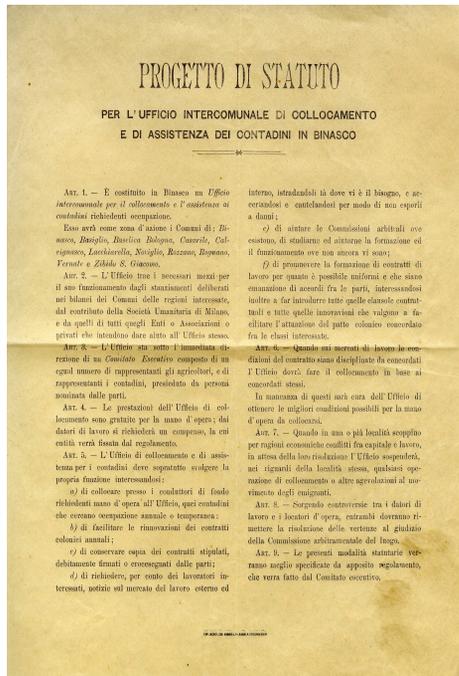
La coltivazione del ladino, Premiata Tipografia Agraria, 1913. Biblioteca Isimbardi

Il concorso era stato bandito allo scopo di dare maggiore diffusione alla coltivazione del ladino (spianata) nella zona dell'alto Milanese situata a sud del Canale Villoresi e a Nord del Naviglio Grande e del Naviglio della Martesana - zona che per la natura del terreno e per l'ordinamento dell'azienda agraria offriva le migliori condizioni tecniche ed economiche per tale coltivazione. Al concorso potevano partecipare i coloni e i piccoli proprietari coltivatori della zona citata.

La coltivazione del trifoglio ladino aveva rappresentato per i contadini (coloni e piccoli proprietari coltivatori) dell'alto Milanese irriguo una risorsa foraggera di grande importanza, perché questa pianta trovava nei terreni di quell'area le migliori condizioni di sviluppo. Il prato ladino doveva essere preferito al trifoglio violetto, perché dava un foraggio molto migliore, una produzione maggiore e, se curato bene, poteva durare anche tre o quattro anni.

Il prato ladino doveva essere preferito anche al prato stabile, perché dava al contadino il mezzo di usufruire per le altre coltivazioni, specialmente per il granoturco e il frumento, ogni tre o quattro anni, della fertilità che il prato stesso aveva accumulato nel terreno. Per queste ragioni, se i contadini disponevano di un orario d'irrigazione tale da assicurare al terreno l'umidità necessaria per la vita di questa pianta, avevano tutto l'interesse a destinare una parte del loro terreno alla coltivazione del ladino.

## Gli Uffici di collocamento dei contadini



Archivio Storico Provincia Milano  
Agricoltura, industria, commercio b. 6 fasc. 4  
16 giugno 1908 16 – 25 agosto 1913

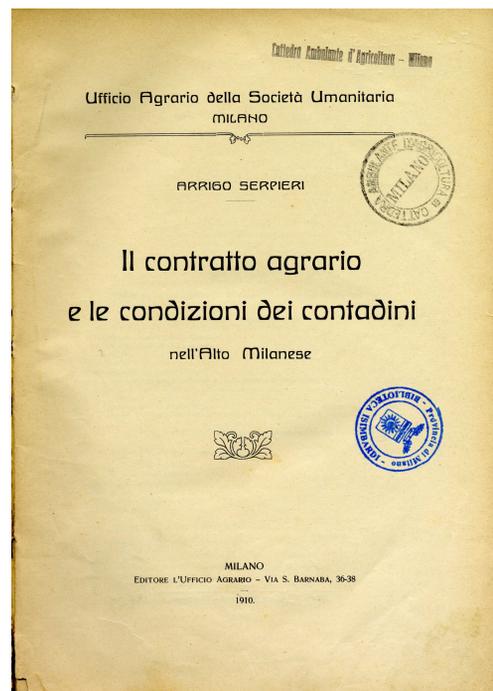
La Società Umanitaria, istituita con testamento da Prospero Moisè Loria come istituzione di beneficenza a carattere laico, sorse nel 1893. Fra i suoi principali scopi vi fu il collocamento dei lavoratori agricoli e il miglioramento dei patti colonici. La Società si caratterizzò ben presto come punto di riferimento del socialismo riformista milanese e in tale contesto ebbe un ruolo di assoluto rilievo l'Ufficio Agrario, che tra il 1905 e il 1923 si distinse per la realizzazione dei postulati del riformismo in materia di agricoltura.

Il 6 agosto 1907 l'Ufficio Agrario istituì a Codogno un "Ufficio Intermandamentale di collocamento dei lavoratori della terra", con un Comitato dirigente composto sia da fittavoli che da contadini. Presto gli Uffici di collocamento si moltiplicarono in tutta la Provincia. Fra i compiti degli Uffici vi era l'incarico di studiare e stabilire i patti colonici che portassero dei miglioramenti materiali e morali ai lavoratori e nello stesso tempo garantissero i contratti stipulati tra conduttori e contadini.

Gli Uffici di collocamento prevedevano veri e propri libretti di lavoro chiamati "Libretti colonici" che contenevano il contratto di lavoro per i salariati, i salari minimi da corrispondersi, e tutta una serie di diritti e doveri a cui i firmatari dovevano attenersi.

Con la sua azione l'Ufficio Agrario non solo modificò in modo sensibile la situazione delle campagne del Milanese, ma servì anche da modello per istituzioni di altre parti d'Italia. Agì direttamente sul territorio per porre un riparo al continuo abbandono dei lavoratori dei campi attratti dalla città e da lavori maggiormente remunerati, dove le famiglie erano al riparo da ogni disgrazia, sotto l'egida dell'assicurazione sugli infortuni.

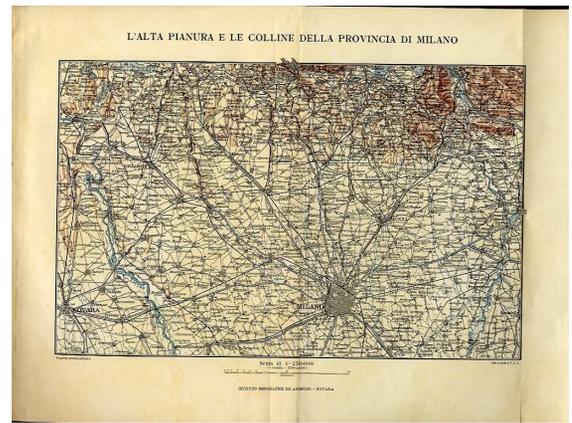
Oggetto di studio del libro *Il contratto agrario e le condizioni dei contadini nell'Alto Milanese* (1910) è il territorio a Nord della provincia di Milano, che fu tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento una delle aree italiane più agitate da contrasti fra latifondisti e contadini.



*Il contratto agrario e le condizioni dei contadini*  
Biblioteca Isimbardi 1910

Le numerose agitazioni dei contadini salariati e coloni legati ad un contratto misto di piccolo affitto e mezzadria, specialmente in riferimento alle giornate d'obbligo che il contadino doveva prestare al proprietario o al conduttore del fondo, determinarono molte discussioni sul contratto agrario e le condizioni dei contadini nell'alto Milanese. L'economia agraria del territorio era allora in una fase essenzialmente dinamica, a causa dello sviluppo del lavoro industriale e, di conseguenza, della maggiore mobilità dei lavoratori. Era, quindi, opportuno trovare nuovi assetti nelle relazioni fra padroni e contadini.

Nel libro sono analizzati i rapporti economici che s'instaurarono fra le due parti sociali (latifondisti e contadini) attraverso la stipula dei contratti agrari e delle relative condizioni di vita dei contadini. Innanzitutto, il volume propone uno studio generale dei singoli Comuni, rilevando le condizioni fisico-agrarie e sociali che ebbero maggiore peso sull'economia rurale e sulla vita dei contadini nel territorio considerato. Segue un'analisi delle singole proprietà, dei loro redditi, dei patti contrattuali applicati (ordinamento fondiario e contratto colonico), e lo studio di singole aziende coloniche e dei redditi e relative condizioni d'esistenza delle famiglie contadine. Infine, sono avanzati commenti e proposte ai fatti illustrati: commenti nei riguardi del proprietario, del contadino e sulla crisi del sistema colonico milanese; proposte sulla necessità di trasformazioni nell'ordinamento tecnico-agrario e nel contratto agrario. Il libro è supportato da numerose tabelle e allegati.

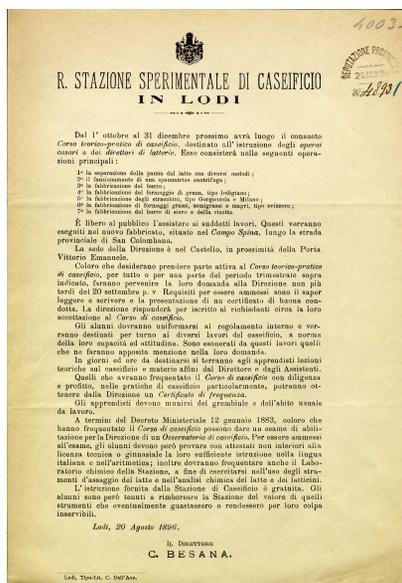


L'Alta pianura e le colline della Provincia di Milano. *Il contratto agrario e le condizioni dei contadini nell'Alto Milanese* (1910). Biblioteca Isimbardi

## Il caseificio e la Regia Stazione Sperimentale di Lodi

La *Regia Stazione Sperimentale di Caseificio* di Lodi nacque nel 1871 presso la Cascina Marescalca. La Stazione era il più antico centro d'Italia e uno dei primi in Europa, ad occuparsi attivamente di sperimentazione, formazione e divulgazione. La Regia Stazione iniziò a funzionare concretamente nel 1873 arrivando, con le sue pubblicazioni scientifiche, ad occupare un posto di rilievo in ambito europeo nel settore lattiero-caseario.

Fra coloro che diressero la Stazione va senz'altro ricordato Carlo Besana che fin dall'inizio della sua attività scientifica si occupò di problemi riguardanti il caseificio. Sotto la sua guida la Stazione assurse a grande reputazione, sia in Italia sia all'estero. Il suo apporto non fu esclusivamente scientifico: egli si adoperò molto per accrescerla, migliorarla e dotarla di una nuova sede; pronta nel 1903, due anni dopo fu anche dotata di un laboratorio di batteriologia. Nel 1881 iniziarono i corsi teorico-pratici di caseificio per casari.

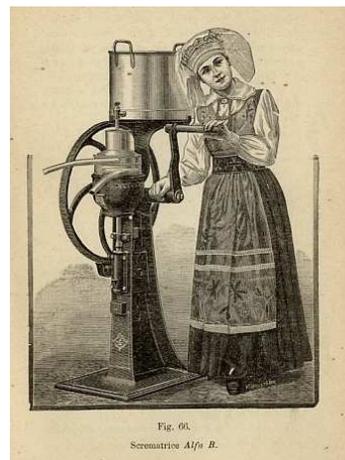


Archivio Storico Provincia di Milano  
Agricoltura, industria, commercio b 3, fasc. 1  
Corsi teorico-pratici alla Regia Stazione  
Sperimentale di Caseificio in Lodi  
20 agosto 1896

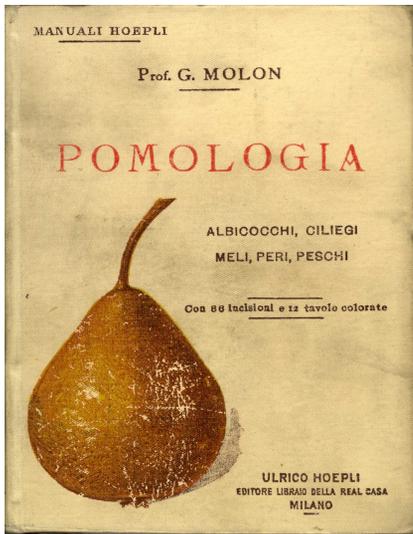
Alla *Regia Stazione di caseificio* si legano i preziosi manuali, *CASEIFICIO*, editi da Hoepli nel 1905 e nel 1910. In questi libri scienza e tecnica lattiera sono trattate insieme, fornendo in particolare, quelle notizie che all'epoca potevano essere utili ai direttori di latteria, allievi delle scuole di caseificio, casari, agricoltori, controllori dei latticini, igienisti, organizzatori di latterie, ecc. I manuali rappresentano una guida utile aggiornata all'evoluzione fiorente dell'industria del latte, nei suoi diversi e complessi aspetti tecnici, economici e sociali, tenuto conto del grado di sviluppo acquisito dalle branche scientifiche quali la meccanica, la batteriologia, la fisica, l'igiene e le scienze economiche che hanno fatto sì che il caseificio assurgesse ad industria agraria di alta considerazione.



Caseificio, Hoepli 1905 e 1910. Biblioteca Isimbardi



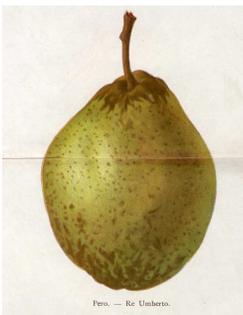
# La pomologia



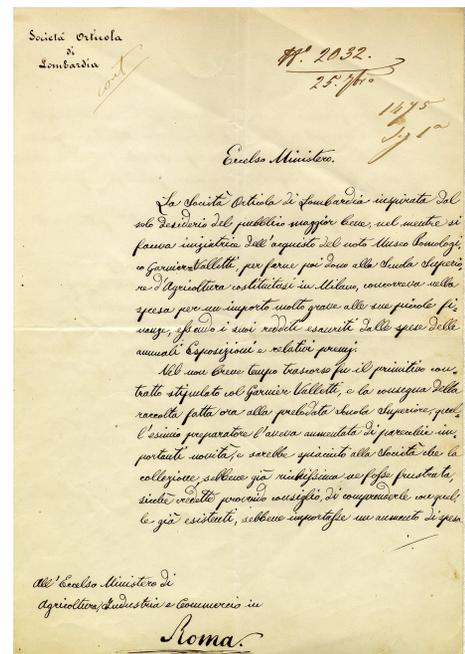
*Pomologia*, Hoepli, 1910. Biblioteca Isimbardi

*Pomologia*, edito da Hoepli nel 1901, è un piccolo trattato popolare di pomologia. Il manualetto è suddiviso in cinque parti, quante sono le diverse specie di piante da frutto: Albicocchi, Ciliegi, Meli, Peri e Peschi.

In ognuna di queste parti sono fornite nozioni botaniche sulla varietà di piante da frutto, da cui derivano le varietà coltivate, e nozioni colturali (soggetti su cui si usa innestarle). Inoltre, è data qualche semplice classificazione (elenco delle varietà di albicocchi, ciliegi, meli, peri e peschi) sulla base del livello di consumo dei pomi (frutti) e della loro potenziale esportazione ai fini di un redditizio commercio: nella prima serie di merito sono poste le varietà migliori, nella seconda le meno buone, da ultimo quelle che si possono ritenere ancora raccomandabili ma che, per diverse ragioni, non lo possono essere in tutte le zone del nostro paese.



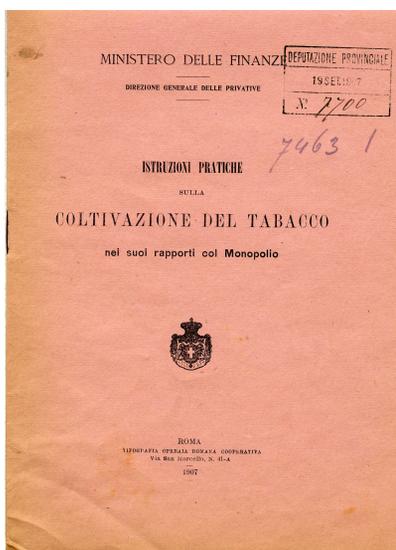
Francesco Garnier Valletti fu uno dei principali esponenti della “pomologia artificiale” ovvero “l’arte di progettare e costruire modelli artificiali” di frutti. Tra il 1869 e il 1870 la Società Orticola di Lombardia acquistò 792 modelli con lo scopo di istituire un *Museo pomologico lombardo* presso la Regia Scuola Superiore di Agricoltura di Milano (la futura Facoltà di Agraria dell’Università degli Studi di Milano).



Archivio Storico Provincia di Milano  
Agricoltura, industria, commercio b. 1 fasc. 1  
sottofasc. 5. Richiesta di finanziamenti da parte della Società Orticola di Lombardia per l’acquisto del museo Garnier Valletti. 14 settembre 1871

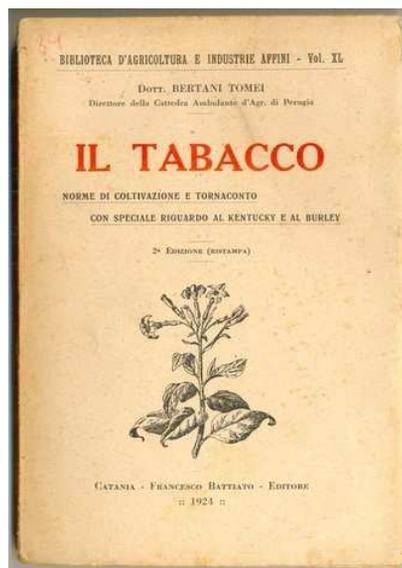
## La coltivazione del tabacco

La Scuola superiore di agricoltura di Milano fu un centro di primaria importanza con un'ampia produzione scientifica, caratterizzata da una serie di studi sperimentali fra i quali spicca l'industria del tabacco, che conobbe tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, una forte espansione con l'avvento della produzione industriale della sigaretta. All'industria del tabacco Cantoni, direttore della Scuola di agricoltura, dedicò diversi studi tra il 1878 e il 1882, rivolti a esaminare le relazioni della sua coltivazione con il clima e la costituzione chimica dei terreni. Lo stesso Cantoni aveva ricevuto incarichi di sperimentazione dal Ministero dell'agricoltura che gli aveva fornito i semi e i mezzi finanziari per sostenere la ricerca in un settore che stava rapidamente passando dalla dimensione della manifattura a quella dell'industria.



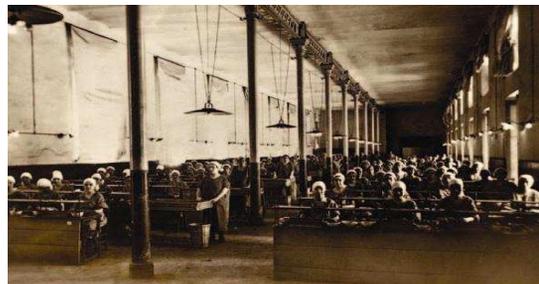
Archivio Storico Provincia di Milano  
Agricoltura, industria, commercio b. 5 fasc. 8.  
Istruzioni ministeriali sulla coltivazione  
del tabacco. 1907

Nel libretto *Il tabacco*, edito nel 1924 da Battiato Editore, l'autore (Bertani Tomei) informa sulle norme di coltivazione del tabacco e sui vantaggi economici che ne derivarono dalla sua coltivazione con speciale riguardo al tabacco Kentucky e al Burley.



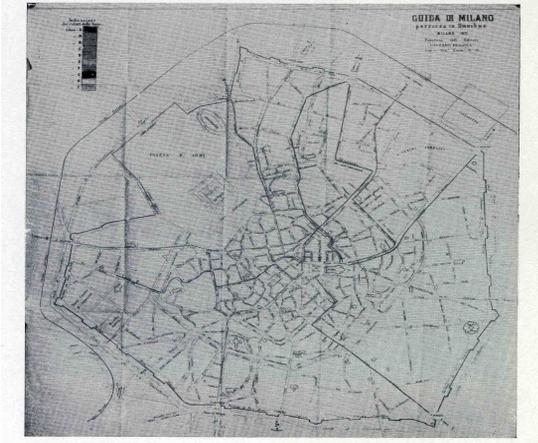
*Il tabacco*, Battiato Editore 1924.  
Biblioteca Isimbardi

Con un linguaggio scorrevole, Bertani introduce il lettore nel mondo del tabacco, descrivendone regole di coltivazione, importanza e consistenza della sua coltivazione in Italia con particolare riferimento al periodo 1907-1909. Seguono pagine dedicate ai cenni storici e botanici, al clima, terreno e semenzaio, sistema di raccolta e di stoccaggio. Da ultimo è riportato lo Statuto della società agricola fra i coltivatori di tabacco con sede a Sant'Angelo in Vado (dicembre 1910). L'associazionismo fu molto utile allo sviluppo della tabacchicoltura, come aveva già indicato l'Istituto sperimentale Scafati di Salerno. Le associazioni cooperative locali, sorte per opera di associazioni agrarie e di cattedre ambulanti, si rivelarono utili strumenti per la diffusione del tabacco nel paese e per la sua vendita all'estero.



Tipica manifattura tabacchi. *Il tabacco*, Battiato Editore  
1924. Biblioteca Isimbardi

## I trasporti



Guida di Milano in Omnibus, 1871. Ogliari  
Dall'*Omnibus alla Metropolitana*. Biblioteca Isimbardi

Lo sviluppo economico e sociale della circoscrizione provinciale è direttamente collegato allo sviluppo della rete di comunicazioni.

Prime fra tutte le linee ferroviarie, tranviarie e stradali. Nel 1866 si raggiunsero 370 chilometri di strade provinciali, nel 1871 erano 481 chilometri, nel 1879 si arrivò a 567 chilometri e nel 1900 a ben 834 chilometri.

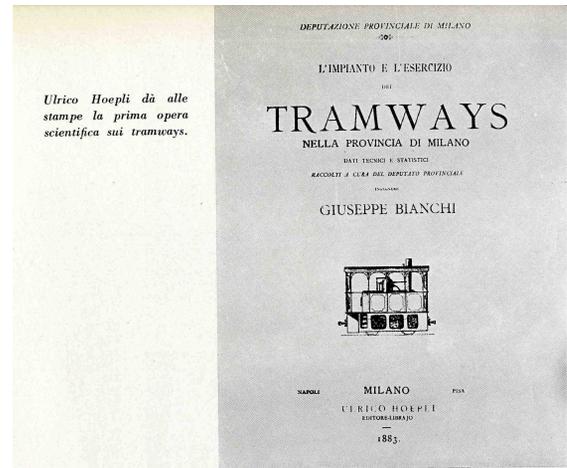
Altrettanto imponente fu lo sviluppo delle ferrovie: ai tre tronchi esistenti nel 1859 se ne aggiunsero altri due: il primo da Milano per Lodi e Piacenza di 69 chilometri e l'altro da Rho a Sesto Calende di 26 chilometri. Nel 1878 la Provincia risultò intersecata da 301,9 chilometri di vie ferrate.

Nel 1879 entrò in funzione il primo tronco delle Ferrovie Nord-Milano: la linea Milano-Saronno.

Nel frattempo si aggiunse un nuovo mezzo, destinato a una rapida evoluzione il "tramway". La prima concessione per le tramvie a cavallo da Milano a Monza fu del 1871, ma già nel 1878 le linee furono undici e nello stesso anno si attuò la prima linea con tramvia a vapore.

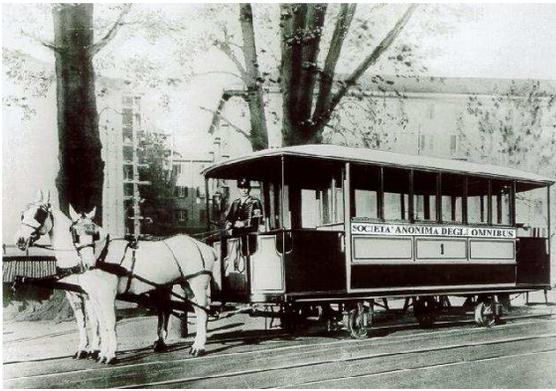
Occorre, infine, dare un cenno particolare allo sviluppo della rete dei trasporti urbani milanesi.

Nel 1861 si costituì la Società Anonima degli Omnibus che presto collegò gli undici quartieri della città con la piazza del Duomo. Un notevole progresso fu compiuto, nel 1876, con la prima "ippovia" Milano-Monza e nel 1893 comparve a Milano il primo tram elettrico che collegò piazza del Duomo con corso Sempione.



Archivio Storico Provincia di Milano.  
Tram miscellanea b. 3 f. 1 sottofasc. 1.  
Sono presenti le prove di stampa e tutta la documentazione relativa ai costi.  
Il volume venne inviato dalla Provincia di Milano alle altre Deputazioni italiane. 1883

## Il tram Milano-Monza



1876: Vettura tranviaria a cavalli della Società Anonima degli Omnibus. Ogliari, *Dall'Omnibus alla Metropolitana*. Biblioteca Isimbardi.

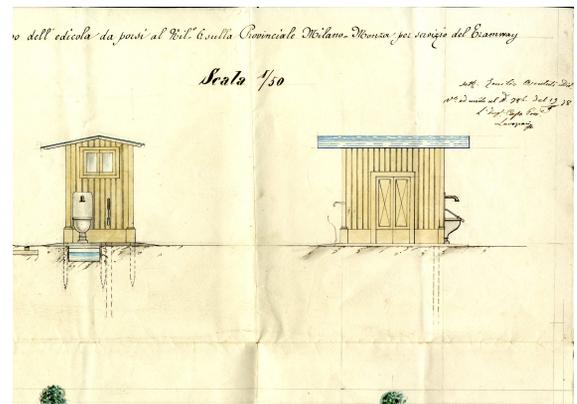
Il 26 gennaio 1871 il Consiglio provinciale di Milano accordò ad Angelo Luè la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata, trainata da cavalli, tra Milano e Monza. Luè non presentò le garanzie necessarie all'avvio dei lavori, per cui la Deputazione provinciale avviò le trattative con la Società Anonima degli Omnibus (SAO), che gestiva il trasporto *omnibus* nel capoluogo lombardo. La SAO ripresentò la domanda per la Milano – Monza, ottenendone la concessione il 15 febbraio 1876.



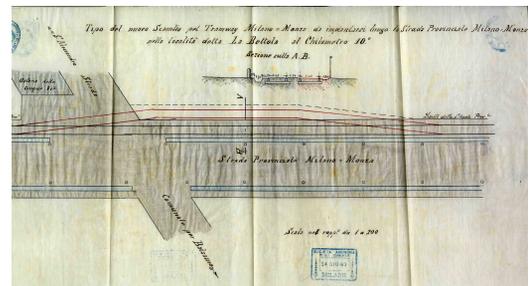
Emilio Osculati, direttore della Società Anonima degli Omnibus (S.A.O.)

L'8 luglio 1876 la linea entrò in funzione. Nel novembre dello stesso anno, la Società Omnibus sperimentò la trazione a vapore al fine di valutare la possibilità di sostituire il cavallo con la locomotiva. Furono impiegate

allo scopo tre locomotive *Brown* in alcune corse ordinarie. Tuttavia per il particolare regime d'esercizio della linea tramviaria, la SAO decise di mantenere la trazione a cavalli. Negli anni seguenti un confronto dei costi d'esercizio della tramvia Milano – Vaprio con quelli della Milano – Monza giustificò la presa di posizione della SAO a favore del cavallo. Dopo aver perso la gestione delle tranvie urbane milanesi (1895), la SAO fu liquidata e il suo pacchetto di concessioni delle linee interurbane a trazione animale passò alla Edison che avviò un programma di elettrificazione delle stesse, tra cui la Milano – Monza. La sera del 30 dicembre del 1900 terminano le corse del tramway a cavallo e la mattina del 31 dicembre iniziano le corse della tramvia elettrica.



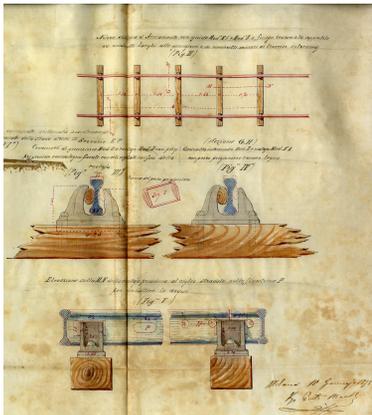
Archivio Storico Provincia Milano.  
Tram Milano-Monza b. 5 fasc. 5.  
Edicola per il tramway Milano-Monza da porsi sulla strada Provinciale al km. 6  
19 giugno 1878



Archivio Storico Provincia di Milano.  
Tram Milano-Monza b. 5 fasc. 2.  
Tipo del nuovo scambio lungo la Provinciale Milano-Monza in località La Bettola  
14 giugno 1883

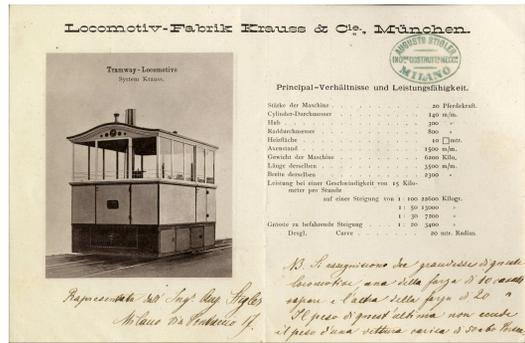
# La tramvia Milano-Saronno: l'arrivo del vapore

La concessione per un'ippovia da Milano a Saronno e Tradate fu accordata nel 1877 alla Società dei Tramways e Ferrovie Economiche di Roma, Milano e Bologna, detta *Belga*. La linea fu aperta il 24 giugno 1877 fino a Saronno e il successivo 23 febbraio 1878 fino a Tradate; si trattava della seconda tramvia impiantata nella provincia di Milano, dopo la Milano - Monza, anch'essa a trazione animale. Il 7 settembre 1877 il tram Milano-Saronno venne prolungato all'interno della città di Milano, dall'Arco del Sempione sino a via Cusani.



Archivio Storico Provincia di Milano.  
Tram Milano-Saronno-Tradate b. 9 fasc. 1.  
Posa dell'armamento del tramway Milano-Saronno  
10 gennaio 1878

Ben presto la tramvia a cavalli lasciò il posto a quella con trazione a vapore: già sul finire del 1877 vennero effettuate, a cura della Società concessionaria della linea, esperienze di uso della locomotiva a vapore. La Deputazione Provinciale accordò, nell'ottobre 1877, all'ingegner Stigler, rappresentante della casa produttrice di locomotive Krauss di Monaco, la sperimentazione della locomotiva a vapore. L'esperienza ebbe esito positivo e convinse anche la Deputazione Provinciale che una sostituzione a favore del mezzo meccanico fosse da preferire per un migliore esercizio della linea.

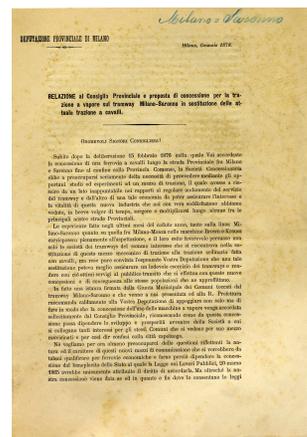


Archivio Storico Provincia di Milano.  
Tram Milano-Saronno-Tradate b. 9 fasc. 1  
Cartolina pubblicitaria della locomotiva a vapore Krauss con indicate le principali caratteristiche della motrice  
Ottobre 1877

Il 24 aprile 1878 il Consiglio Provinciale di Milano approva il “Capitolato per la concessione di esercitare con una macchina a vapore tramways sulle strade appartenenti alla Provincia di Milano”.

Nel Capitolato si legge “nonostante l’assenso alla trazione a vapore, in massima accordato, nessuna macchina potrà essere applicata all’esercizio delle ferrovie sulle strade provinciali, prima che, mediante sufficienti corse di prova presenziate da persone competenti delegate dall’Amministrazione Provinciale, abbia questa constatata la idoneità del motore per il servizio”.

Già nell'estate del 1878 la linea venne modificata con l’uso della trazione a vapore. L’anno successivo si formò un Comitato per la realizzazione del prolungamento della tratta fino a Como: la linea venne aperta il 4 aprile 1881.



Archivio Storico Provincia di Milano.  
Tram Milano-Saronno-Tradate b. 10 fasc. 1 sottofasc. 3  
Relazione al Consiglio provinciale di Milano e proposta per l’uso della trazione a vapore sulla linea Milano-Saronno. Gennaio 1878

## Il tram a vapore e il Gamba de Legn'

I primi esperimenti per la sostituzione del vapore alla trazione a cavalli vennero effettuati già nel 1877 sulle due tratte Milano-Monza e Milano-Saronno con locomotive Krauss e Brown.

Dopo le ottime prove date dalla locomotiva a vapore nelle tratta Milano-Saronno nel giugno 1877, la nuova trazione venne adottata nell'estate del 1878 sulla linea Milano-Vaprio e sulla Milano-Saronno.

Gli anni compresi tra 1878 e 1882 sono caratterizzati da un numero eccezionale di richieste e concessioni per tramvie a vapore.

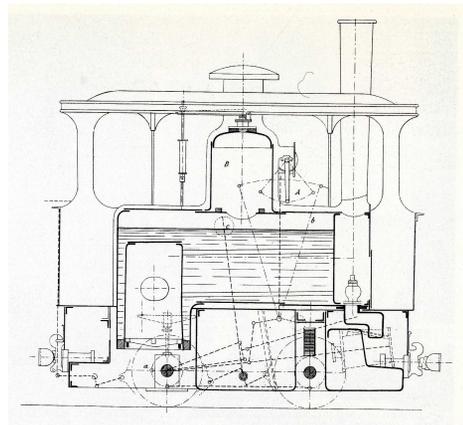
L'espressione "Gamba de legn'" (in lombardo "Gamba di legno") venne utilizzata nel periodo a cavallo fra Ottocento e Novecento per indicare i trams a vapore che percorrevano le linee interurbane.

La storia del "Gamba de legn'" iniziò il 9 settembre 1878, con l'atto di concessione per la costruzione di una tramvia a vapore tra Milano e Magenta, con diramazione da Sedriano a Castano Primo.

Da MILANO a SEDRIANO-MAGENTA-CUGGIONO-CASTANO												
C. C. S. M. S. S.												
STAZIONI	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
MILANO	11.15	11.30	11.45	12.00	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15	13.30	13.45	14.00
SEDRIANO	11.30	11.45	12.00	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15	13.30	13.45	14.00	14.15
MAGENTA	11.45	12.00	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15	13.30	13.45	14.00	14.15	14.30
CUGGIONO	12.00	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15	13.30	13.45	14.00	14.15	14.30	14.45
CASTANO	12.15	12.30	12.45	13.00	13.15	13.30	13.45	14.00	14.15	14.30	14.45	15.00



Archivio Storico Provincia di Milano.  
Tram miscellanea b. 3 fasc. 8.  
Orario estivo del tram Milano-Magenta-Sedriano-  
Castano. 11 maggio 1880

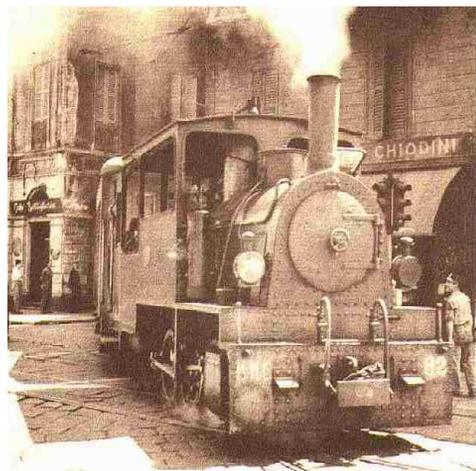


Locomotiva "Arcore" costruita dall'Officina di  
Costruzioni Meccaniche l'Elvetica.  
Esposizione Nazionale di Milano 1881.  
Biblioteca Isimbardi

Nell'anno successivo il percorso del tram venne ultimato. Il "Gamba de legn'" aumenta le sue linee all'inizio degli anni Ottanta del XIX secolo: la Milano-Rho-Legnarello poi prolungata fino a Busto Arsizio e Gallarate e la Milano-Cascina Gobba-Vimercate, sono dolo sue degli esempi di espansione del trasporto a vapore.

Gli anni Ottanta e Novanta del XIX secolo vengono definiti il grande decennio delle tramvie a vapore: 156 sono i "Gamba de legn'" attivi che collegano Milano con la sua provincia, 912 le vetture utilizzate.

L'utilizzo del vapore rimarrà escluso all'interno del capoluogo lombardo dove solo gli omnibus possono circolare.



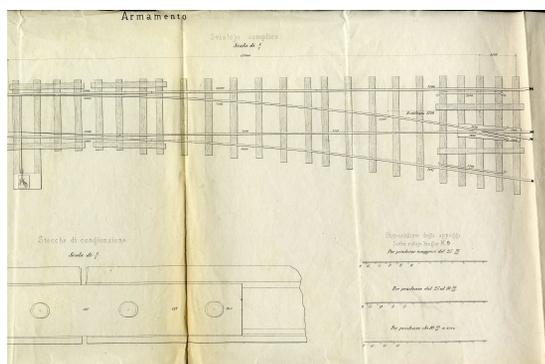
Il Gamba de Legn' in Ogliari Signori biglietto prego.  
Biblioteca Isimbardi

## I tram all'Esposizione Nazionale di Milano 1881



Esposizione Nazionale di Milano 1881.  
Documenti e immagini 100 anni dopo.  
Biblioteca Isimbardi

Il 3 maggio 1881 ai Giardini Pubblici viene aperta l'Esposizione nazionale cui presero parte 9000 espositori su 200.000 mq, dei quali 50.000 coperti, "vera mostra della produzione italiana", del lavoro nazionale, in tutte le sue più svariate manifestazioni, dal prodotto dei campi alle più grandiose macchine". Tra le principali espressioni della produzione milanese compaiono le tramvie. L'esposizione delle locomotive per tramvie riscosse enorme successo e stupore fra i partecipanti all'Esposizione.

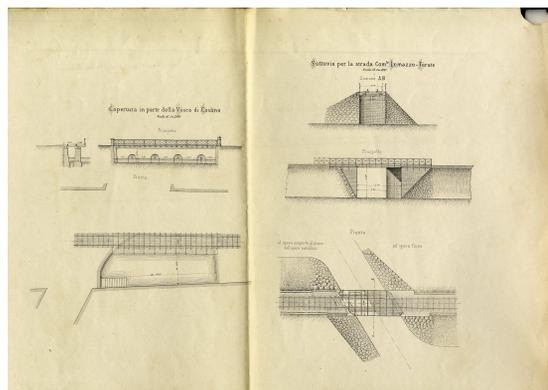


Archivio Storico Provincia Milano.  
Tram miscellanea b. 3, fasc. 6  
Armamento della linea Milano-Saronno dato dalla  
Società concessionaria alla Provincia di  
Milano per l'Esposizione Nazionale  
9 marzo 1881

In particolare si voleva sottolineare come le nuove locomotive italiane non fossero ormai più semplici copie di quelle provenienti dall'estero, ma fossero appropriate alle condizioni differenti delle diverse linee italiane. La ditta Cantoni Krumm e Comp. di Legnano, rifornì locomotive per tramways attraverso il suo stabilimento dell'Elvetica, ben 26 in tre anni.

La Provincia di Milano, proprio per mostrare l'avanzamento delle sua rete tranviaria, emanò la circolare 13 ottobre 1880 n. 895 con la quale richiedeva alle Società esercenti le tramvie nella provincia, l'invio dei disegni relativi alle linee da loro gestite.

Il materiale venne esposto in occasione dell'Esposizione Industriale di Milano del 1881.



Archivio Storico Provincia Milano.  
Tram miscellanea b. 3, fasc. 6  
Copertura in parte della vasca di Caslino e sottovia per la  
strada Comunale Lomazzo-Turate  
Per la realizzazione della linea Milano-Saronno, dato  
dalla Società concessionaria alla  
Provincia di Milano per l'Esposizione Nazionale 1881  
9 marzo 1881

## L'elettricità



Ogliari *Dall'Omnibus alla Metropolitana*. 1901.  
Biblioteca Isimbardi

Il 21 novembre 1892 il Comune di Milano si accorda con la Società Generale Italiana di Elettricità sistema Edison per l'esercizio, in via ancora provvisoria, di tram elettrici.

La Società Anonima degli Omnibus, vedendo messo in pericolo il suo primato all'interno della città, decide di mettere in funzione un tram ad accumulatori. Unitamente a questo nuovo sistema Emilio Osculati decide di contrapporre alla Edison anche dei tramways automobili sistema Serpollet a vapore.

Ma la competizione tra le due società si concluderà con la vittoria dell'elettricità.

Il 1 novembre 1893 il Ministro dei Lavori Pubblici Genala prova la tramvia elettrica della Edison; il giorno successivo venne aperta la tratta tra piazza del Duomo-Porta Sempione.

L'elettrificazione dei trasporti venne incrementata negli anni immediatamente a cavallo fra Ottocento e Novecento: il 5 dicembre 1901 terminava la corsa dei tram a cavalli.

Diventarono elettriche quasi tutte le linee urbane e si decise per la conversione anche per quelli interurbane.



Ogliari *Dall'Omnibus alla Metropolitana*. 1901.  
Biblioteca Isimbardi

## La trazione elettrica: l'elettrovia Milano-Crema

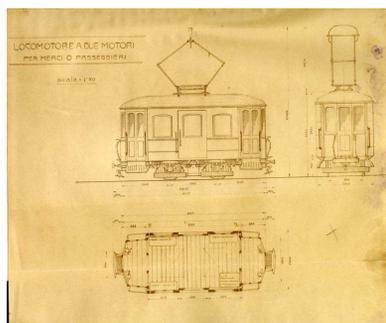


Archivio Storico Provincia Milano. Elettrovia Milano-Crema. Registro vol. II°, Tavole. ca. 1924

Alla Provincia di Cremona venne presentato fin dal 1899 un progetto di tramvia da Milano a Crema poi abbandonato per sopravvenuti studi di una linea ferroviaria.

Vennero presentati, a più riprese, diversi studi da parte delle due Province interessate poi sempre abbandonati per mancanza di accordo fra le parti.

Negli anni dal 1903 al 1908 l'Amministrazione Provinciale di Cremona si interessò alla tramvia.



Archivio Storico Provincia Milano. Locomotore a due motori per merci o passeggeri, c. 6r. Progetto di tramvia elettrica Milano-Paullo-Pandino-Crema. Vol. II, tavole. ca. 1924

Nel 1912 rinacque la domanda della tramvia Milano-Crema che però cadde in conseguenza dell'opposizione del Comune di Milano. Le due Province di Milano e Cremona si accordarono allora per un servizio automobilistico che si dimostrò però inadeguato ai bisogni della popolazione.

Tornò allora in auge il progetto di una tramvia elettrica che giungesse a Milano dalla strada provinciale Paullese e potesse congiungersi con le numerose tramvie che partivano da Milano.



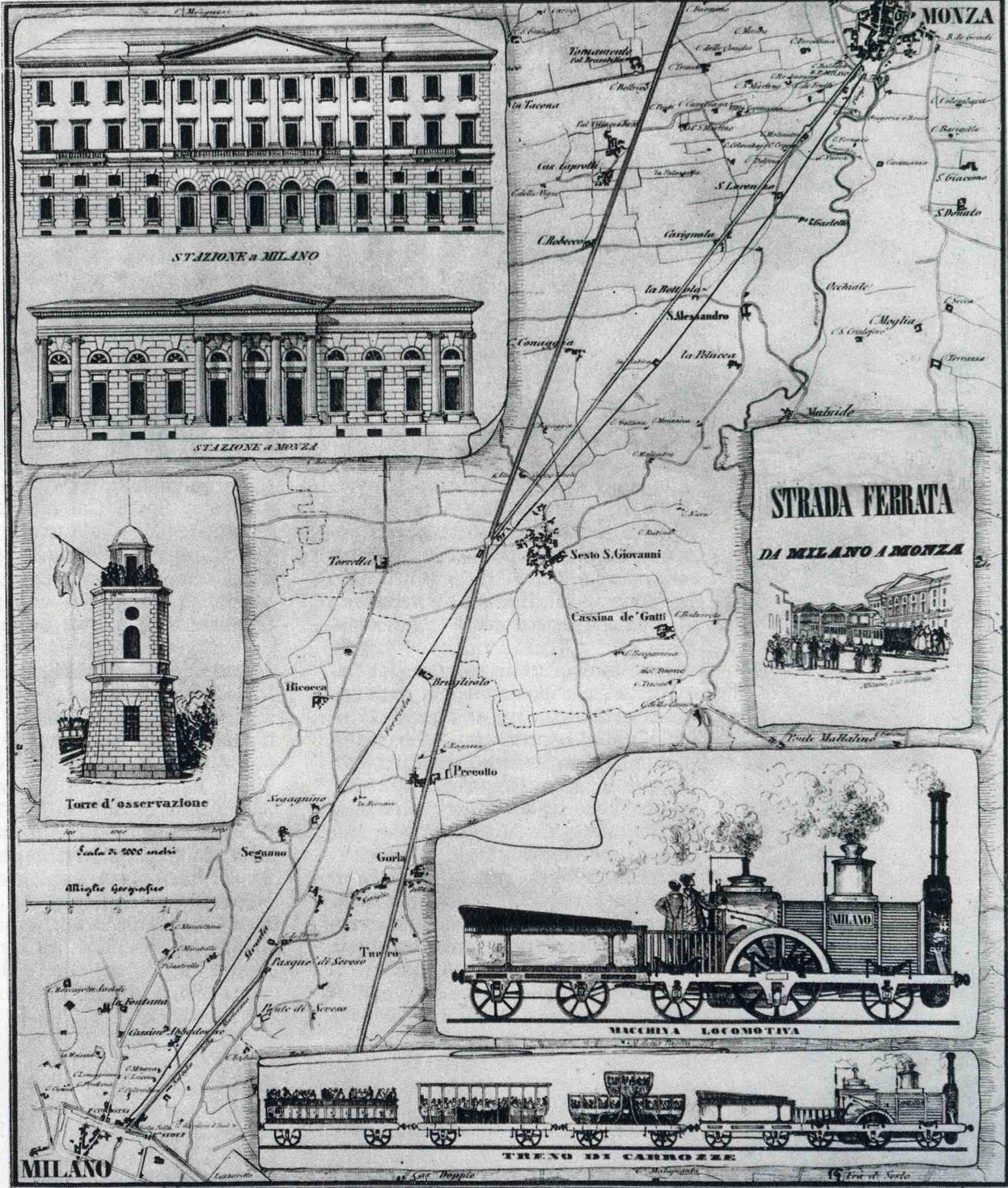
Archivio Storico Provincia di Milano. Vettura automotrice a carrelli. Progetto di tramvia elettrica Milano-Paullo-Pandino-Crema. Volume II, Tavole, c. 4r. ca. 1924

Trovata l'intesa fra le Province interessate (Milano e Cremona) sulla base di una tramvia elettrica, venne stipulata una convenzione che servì come base al progetto tecnico finanziario presentato al Ministero dei Lavori Pubblici nel settembre 1922.

Nel gennaio 1924 il progetto venne ritirato dall'Ispettorato Generale delle Tramvie per l'aggiornamento tecnico necessario.

Nel frattempo le due Province convennero di unirsi in consorzio, a tutti gli effetti di legge, per ripresentare le domanda di concessione della Tramvia elettrica Milano - Paullo - Pandino - Crema.

Il servizio minimo preventivato inizialmente era di sei coppie di treni giornalieri fra Milano e Crema e tre aggiuntive sulla tratta da Milano a Paullo.



Tracciato della ferrovia Milano-Monza inaugurata il 17 agosto 1840. La stazione di Milano sorgeva fuori Porta Nuova, dove oggi sono gli uffici della Dogana. I biglietti venivano distribuiti dapprima in via Agnello e poi in piazza Filodrammatici dalle ore 10 alle 2 del pomeriggio.

\*\*\*







**Stampa:**  
**Centro Stampa Provincia**  
**di Milano Viale Piceno 60**

