

La copertina

de

La Voce dell'

APPENZELLER MUSEUM

Settembre 2014, anno II, numero 9



"Sua Maestà il Re, dopo aver ascoltato il discorso inaugurale, spezza il nastro simbolico e apre la prima autostrada del globo: il tratto Milano - Varese (Disegno di A. Beltrame)".

In copertina: *La Domenica del Corriere*, numero del 5 Ottobre 1924, Stanza del Perdarsi, sezione Giornali.

In realtà il disegno di Beltrame, che probabilmente non era presente di persona, non è esatto, in quanto riproduce la foto dell'arrivo del re al bivio di Lainate e non la foto del momento dell'inaugurazione dell'autostrada, che avvenne il 21 Settembre 1924. Accanto al re sedeva il costruttore dell'opera, l'ingegner Piero Puricelli.



L'arrivo del re a Lainate e il momento esatto del taglio del nastro.

- Appenzellermuseum è un museo interamente privato e non ha goduto, né gode di alcun tipo di finanziamento pubblico.
- La Voce dell'Appenzeller Museum è un mensile gratuito privo di pubblicità distribuito esclusivamente per e-mail. Può essere liberamente stampato.
- Questo è il numero 9 del Settembre 2014, anno II; tiratura 460 copie.
- Il coordinatore responsabile è Liborio Rinaldi.
- L'approfondimento del mese è a cura di Luciano Folpini, scrittore e raccogliatore di storie (<http://www.webalice.it/luciano.folpini/>).
- La poesia del mese è curata da Anna Maria Folchini Stabile, Presidentessa dell'Associazione culturale "TraccePerLaMeta" (<http://www.tracceperlameta.org/>).
- Nel sito del Museo (www.museoappenzeller.it), oltre ad ogni tipo di informazione, si trovano i numeri arretrati de La Voce e l'indice analitico degli articoli.
- Il Museo è aperto (su prenotazione) alla gradita visita di privati, scuole, associazioni. Basta inviare un'e-mail per concordare l'orario.
- Il Museo è disponibile ad eseguire proiezioni di grandi viaggi (Atlante, Kilimanjaro, Patagonia, Santiago) o storici (seconda guerra d'indipendenza) in Sede o presso Associazioni ed Enti per contrabbandare cultura.
- Hai un oggetto a te caro? Manda a info@museoappenzeller.it una sua foto e una breve descrizione della sua storia! Saranno pubblicate!
- Vuoi valorizzarne la memoria e il significato? Regalalo al Museo, sarà accolto con amore da 39.821 fratelli (inventario on progress al 31 Agosto)!



La Voce dell'
**APPENZELLER
 MUSEUM**

Settembre 2014
 anno II, numero 9



Un anniversario che ci tocca da vicino

Il 21 Settembre 1924, e quindi esattamente 90 anni or sono, Sua Maestà il Re Vittorio Emanuele III, a bordo di una Lancia "Triakappa" a 8 cilindri di 4594 cc, tagliò a Lainate il nastro tricolore, inaugurando così simbolicamente la prima autostrada del mondo, la Lainate - Varese. Accanto al re sedeva il costruttore dell'opera, l'ingegner Piero Puricelli. Ecco svelato il piccolo mistero di perché quest'anniversario, in un modo o nell'altro, ci tocca, risiedendo come noto l'Appenzeller Museum nelle ex scuderie della villa settecentesca di Lomnago di proprietà della famiglia Manzi-Fé, ove nel 1911 aveva fissato la propria dimora l'ingegnere. Non potevamo restare indifferenti a questo evento e quindi abbiamo pensato di dedicare gran parte de La Voce di Settembre ad un anniversario così importante, in quanto ha segnato l'inizio di una nuova era, quella del trasporto non più a cavallo ma con mezzi meccanici, per superare distanze notevoli sempre più velocemente.

ing. Liborio Rinaldi

Il mito della velocità

Di velocità se ne era parlato anche prima degli anni attorno al 1920 e precisamente dalla fine del 1800 con la nascita dell'industria che introdusse il mito dell'efficienza; ma fu il movimento del Futurismo a farla diventare un mito, opponendo ai valori del passato la macchina che simboleggiava la bellezza e l'ebbrezza della velocità unita ai miti della scienza e del libero pensiero. Marinetti, considerato il padre del Futurismo, chiamò a raccolta gli intellettuali col suo manifesto del 1912 perché s'impegnassero a cambiare la storia:

- proiettandosi verso il futuro e verso il progresso;
- cantando audacia, pericolo, velocità, movimento, dinamicità e ribellione;
- opponendosi alla cultura Ottocentesca, immobile e assonnata;
- considerando la guerra come sola forma d'igiene del mondo;
- disprezzando la donna portatrice di valori deboli e ispiratrice della poesia sentimentale;
- distruggendo le biblioteche e i musei che producono cultura stereotipata.

Eppure l'uomo è, tra gli esseri viventi, uno dei più lenti e, nel passato, il suo obiettivo non era la velocità ma fare meno fatica, essere più comodo e più forte, come quando inventò la ruota, la polvere da sparo, la stampa, la vela, il timone, il mulino, la bussola, gli occhiali, la bardatura dei cavalli, il telefono.

Ma l'uomo ha anche talvolta preferito azioni pericolose per un desiderio inconscio di autodistruzione, come fumare e correre veloci. I greci erano fortemente contrari ai valori della velocità e della tecnologia. Aristotele sosteneva che la tecnologia esistente fosse già sufficiente a migliorare la qualità della vita e fosse più opportuno dedicarsi al progresso dello spirito. E così andò fino al Medioevo.

Nel 19° secolo si poteva pensare che la velocità potesse apparire una promessa per un futuro migliore, ma oggi, visti i danni arrecati alla natura ed i pericoli intrinseci, a questo mito si è posto un freno. Sono stati istituiti i limiti di velocità su tutte le strade; si è controllato il doping e tutte le corse vanno più piano; il Concorde, l'aereo più veloce, non vola più; l'economia non riesce più a crescere; la velocità della comunicazione permessa dall'informatica serve spesso per perder tempo con grandi quantità di messaggi con poco contenuto e con immagini che non emozionano più.

Ecco allora avanzare i forsennati dell'arrivismo e dell'accaparramento che, per provare un brivido, cercano scorciatoie e surrogati, come il tentare di fare soldi in fretta giocando con l'informatica o l'esaltare la bellezza tentando di fermare il tempo manomettendo il proprio corpo per conservarne l'apparenza.

L'ingegner Piero Puricelli

Piero Puricelli, conte di Lomnago, nacque a Milano il 4 Aprile 1883 da Angelo e da Carlotta Combi. Si laureò in ingegneria nel 1905 presso lo ETH di Zurigo. Sposò Antonietta Tosi dalla quale ebbe il figlio Franco. Morì l'8 Maggio 1951. Fu nominato senatore del regno nel 1929, carica che mantenne fino al 1945, quando fu dichiarato decaduto dalla "Alta Corte di Giustizia per le sanzioni contro il Fascismo". In realtà l'ingegnere non ebbe parte attiva nella vita politica, in quanto si occupò sempre, anche attraverso le sue numerose società, della realizzazione delle rete autostradale italiana (fu lui ad inventare il termine) e soprattutto della sua organizzazione, essendo membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.



La villa "Puricelli" a Lomnago

La grande villa fu dimora dell'ingegnere fin dal 1911. Realizzata su un preesistente edificio dei primi anni del 1700 di proprietà del reverendo sacerdote Sebastiano Ranzani, fu poi dal 1843 della famiglia Fè e dal 1893 della famiglia Manzi. Il nucleo originario della villa abbracciava tre corpi di fabbrica disposti ad U. Le modifiche più importanti furono realizzate tra la fine del '700 e la prima metà dell'800 e poi all'inizio del 1900 quando la villa raggiunse il numero di 40 vani.



La via Bartolomeo Bai

La via intitolata al partigiano Bai di Malnate, fucilato il 4 ottobre 1944 a Lomnago, era in origine un grande viale con un doppio filare di tipici pioppi lombardi. Fu realizzata dall'ingegnere per avere una diritta e scenografica via d'accesso alla sua villa provenendo da Galliate Lombardo. La via vanta il primato d'essere stata la prima strada bitumata d'Italia.



La chiesa di San Giorgio

Fu fatta erigere a spese dell'ingegner Piero Puricelli nel 1919/1921 insieme alla canonica.

Si presenta armoniosa, con elementi di più stili: romanico, gotico, neoclassico. L'altare in marmo, dono dei Marchesi Florio di Marsala, è opera dello scultore Corrado Vigni, autore fra l'altro delle fontane del Duomo di Terni.

La chiesa sostituì la vecchia, già esistente nel 1595, pure dedicata a San Giorgio, abbattuta per far posto alla nuova strada.



La mostra

Per celebrare degnamente l'anniversario del 90esimo dell'inaugurazione dell'autostrada Milano-Varese, Appenzeller Museum ha allestito presso la propria sede una mostra con documenti, fotografie, giornali e oggetti concernenti l'evento. La mostra è stata inaugurata il giorno 31 Agosto alla presenza di Angelo De Giorgi e degli altri consiglieri del club VAMS di Varese; ospite d'onore Carlo Ferrarin di Induno Olona, figlio di quell'Arturo Ferrarin a cui è intitolato l'Aero Club Varese, autore del record della prima transvolata atlantica da Roma Guidonia a Rio de Janeiro nel 1928: con un aereo Siai Marchetti S64 (monomotore terrestre di 230 cv.) copri gli oltre 7000 km in sole 72 ore. La pista di partenza dell'impresa (pesantissimo del carburante l'aereo) fu appunto progettata ed eseguita dall'ing. Puricelli.



SCHEMA DELLA RETE ITINERARIA DELLE AUTOSTRADE IN EUROPA



L'ingegner Puricelli apparteneva alla folta genia - tipicamente italiana - di pazzi sognatori, che però amavano anche realizzare ciò che avevano immaginato con grande lungimiranza. Ecco il progetto, pensato nel 1938, per unire l'Europa con una fitta rete autostradale, che avrebbe dovuto portare commerci, prosperità e fratellanza. L'anno successivo però scoppierà la seconda guerra mondiale e il progetto vedrà la luce solo dopo molti decenni (alcuni tratti sono tuttora da realizzare).

*La Poesia del mese***A mio padre malato**

Tu sei MIO PADRE!

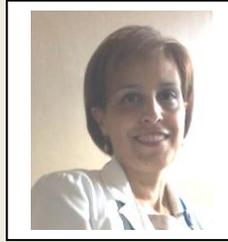
Come puoi essere così,
tu, MIO PADRE.

Come puoi tu non essere quercia,
roccia salda a tutti i venti.

Come puoi tu essere così fragile
così bimbo
così piccolo ai miei occhi.

Tu, che avresti dovuto essere per sempre
la mia sicurezza.

Tu, antico gigante
e ora fuscello.

**Annalisa Soddu**

Nata a Nuoro, presso l'Università di Cagliari ha conseguito la laurea in Medicina e la specializzazione in Psichiatria. Vive e lavora come aiuto-primario in Campania.

Ha iniziato a scrivere a tredici anni, gestisce il blog "Le storie di A" per superare il grande carico emotivo legato al lavoro di psichiatra. Dal blog è nato il primo libro, "Il fuoco di Lorenzo", raccolta di "ritratti" di persone con disagio psichico. Nel 2012 ha iniziato a partecipare a concorsi letterari, ottenendo vari riconoscimenti e nel 2013, con TraccePerLaMeta edizioni, ha pubblicato "Interni", raccolta di poesie. Con Aletti Editore è appena uscito un libro per ragazzi, "Festa sotto le stelle", 2013, che tratta del problema del randagismo canino.

Numerosissimi sono i premi e i riconoscimenti conseguiti in diversi concorsi letterari, con pubblicazione di poesie in varie antologie.

CURIOSANDO

Chi non conosce o non possiede un *cacciavite a baionetta* e cioè quel tipo di cacciavite con la lama intercambiabile grazie all'attacco a croce detto appunto a baionetta? Ma pochissimi ormai si ricordano del *cacciavite-baionetta*. Dopo la prima guerra mondiale, il ferro era praticamente introvabile, essendo stato utilizzato tutto per scopi bellici. Vi era invece un'abbondanza incredibile di materiale ferroso abbandonato sui campi di battaglia. Per costruire i cacciaviti vennero allora recuperate le baionette: tagliate in tre/quattro parti vennero utilizzate per realizzare cacciaviti di varie dimensioni (la punta per quelli più piccoli), scolpendo il taglio in modo artigianale. Con strumenti di morte vennero così realizzati strumenti di lavoro, per ricostruire ciò che la guerra aveva distrutto.

Nelle foto in successione:

Cacciavite-baionetta, 1919, donazione Mario Combatti, Stanza del Profumo del Lavoro.

Particolare: si nota la lavorazione a mano per ricavare il taglio del cacciavite.

Baionetta italiana di fine 1800, usata nella prima guerra mondiale.

