

CENNI STORICI

I nuclei abitati più antichi sono le frazioni collinari: Ripalta, Cassana, L'Ago, che si trovavano sull'antica via romana. Dopo il Medioevo, quando venne riorganizzata la rete stradale, le vie di traffico si spostarono nel fondovalle, e altrettanto fece gran parte della popolazione. Un tempo esisteva, vicino all'attuale capoluogo, una chiesetta con annesso ospizio per i pellegrini, denominata "Burgus Sanctae Mariae Magdalenae" da cui il nome del centro abitato.

Borghetto era un tempo una importante località sulla Via Aurelia, principale via di comunicazione fra Genova e Roma; perse questa importanza dopo la costruzione della ferrovia tirrenica, completata nel 1874, e quella dell'autostrada A12, completata nel 1970.

Il centro storico venne gravemente danneggiato dai bombardamenti anglo - americani della seconda guerra mondiale, che fecero numerose vittime. Recentemente il medesimo centro storico è stato oggetto di attenti lavori di restauro che ne hanno limitato il degrado.

Borghetto di Vara, duramente colpito dagli eventi bellici 1940/45, raso al suolo, con l'economia in ginocchio, depauperato di giovani vite spente sia su tutti i fronti di guerra, che alla macchia durante la Guerra di Liberazione, duramente colpito anche tra la popolazione civile, impiegava lunghi anni per sanare le ferite della guerra e presentare il volto ridente e civettuolo che ha oggi.

Ciò va a merito della tenacia della sua popolazione, dello spirito di sacrificio di intere generazioni che hanno saputo affiancare ad un'agricoltura po-vera, il lavoro nell'industria, nell'artigianato, nel commercio e nei servizi, conquistandosi un livello di vita invidiabile, confortati da tutta una serie di Sindaci e di successive amministrazioni comunali che hanno operato con saggezza e oculatezza, senza sperperi e senza sogni faraonici ma tenendo i piedi per terra secondo il concetto romano del "pater familias", garantendo alla popolazione i servizi indispensabili e qualche cosa in più.

LA MINIERA DELLA CERCHIARA

Lungo la valle del Rio Redarena, affluente del fiume Vara, tra gli abitanti di Pignone e Borghetto di Vara, in Bassa Val di Vara, a circa 200 metri s.l.m. affiora il giacimento di minerali manganiferi denominato Cerchiara intorno al quale si è sviluppata un'importante attività estrattiva che si è protratta complessivamente per circa 160 anni.

Tra il 1790 ed il 1947, infatti, si sono intrecciate un gran numero di vicende che hanno caratterizzato la vita della popolazione degli abitanti di Pignone, Borghetto di Vara, Faggiona, Ripalta, Villa e Cassana, tradizionalmente dedita al lavoro agricolo.

Il giacimento è stato oggetto del permesso di ricerca denominato Canale della Faggiona - Cerchiara divenuto poi concessione mineraria Cerchiara e l'area in oggetto si estende lungo i terreni dei Comuni di Pignone e Borghetto di Vara ma le gallerie si trovano fra gli abitati di Faggiona e Villa, frazioni di Pignone.

L'area del cantiere minerario è raggiungibile mediante alcune strade in terra battuta; la più antica è quella ricavata sul tracciato della ferrovia decauville che collegava i cantieri con l'abitato di Borghetto di Vara, diramandosi dalla comunale per Ripalta, lungo il fondovalle, attraversa più volte il rio e proprio per questo motivo non è completamente transitabile per i veicoli a causa del regime torrentizio del corso d'acqua.

Esistono poi altri percorsi realizzati al servizio delle attività connesse all'utilizzo del bosco o delle abitazioni sparse della zona; una di queste, in particolare, distaccandosi dalla strada provinciale Borghetto – Pignone, in prossimità della galleria S. Giovanni scende verso la miniera è stata prolungata fino al vecchio cantiere.

Qualche notizia storica

Un tempo il minerale estratto dalle gallerie veniva trasportato a dorso di muli e con un rudimentale sistema di carrelli fino alla S.S.1 Aurelia, ma nel 1915, fu costruita una ferrovia decauville per il trasporto del minerale dai piazzali di cernita fino alle località Due Acque, presso Borghetto di Vara.

Il minerale, dopo aver percorso i circa tre chilometri e mezzo della piccola decauville, era trasportato a La Spezia, alla stazione ferroviaria di Valdellora, tramite un autocarro.

I carrelli della decauville, con le attrezzature occorrenti all'impianto, venivano trainati fino alla miniera da muli o cavalli, presi a noleggio dalla famiglia Biggi di Borghetto di Vara.

L'incidente a Guglielmo Marconi

Il 25 settembre 1912 alle ore 12,30 circa Guglielmo Marconi rimase ferito in un incidente automobilistico a Borghetto di Vara, all'epoca in provincia di Genova.

Subito dopo aver sorpassato l'abitato di Borghetto di Vara, l'automobile di Marconi, una FIAT 50 HP si ritrovò all'improvviso di fronte un'altra vettura, una Fraschini HP, che arrivava da Genova, città verso la quale Marconi, proveniente da Coltano (Pisa), era diretto.

I due veicoli, urtando uno contro l'altro, scaraventarono i viaggiatori sulla strada.

Marconi, che era alla guida, oltre ad alcune contusioni al petto, riportò una grave ferita all'occhio destro a causa della rottura del cristallo.

La moglie, il segretario e l'autista che lo accompagnavano, rimasero illesi.

Marconi ricevette le prime cure dal medico condotto del luogo, il Dott. Cordano e successivamente venne trasferito all'ospedale militare di La Spezia; qui i medici constatarono che l'occhio destro era irrimediabilmente compromesso e che doveva essere asportato con un intervento urgente.

Purtroppo due passeggeri della Fraschini HP, il Comm. Beltrami, un vicentino abitante a Rosario in Argentina ed il figlio ebbero ferite ben più serie e furono trasportati all'albergo Europa di Borghetto; qui ricevettero i primi soccorsi per poi essere ricoverati all'ospedale di La Spezia; la moglie del Comandante e l'altro figlio riportarono solo lievi contusioni.

Il dramma dell'emigrante

Dalla fine del Settecento in poi viene delineandosi l'emigrazione stagionale o temporanea; Intorno alla metà dell'Ottocento l'emigrazione si espande per gran parte dell'Europa: le principali mete sono la Francia, la Svizzera, il Belgio, la Germania ma il fenomeno tocca anche l'Inghilterra, la Scozia e persino la Svezia.

L'emigrazione verso la Francia, l'Inghilterra, la Scozia e la Svizzera porta gli abitanti di Borghetto di Vara a piedi, con la cassetta in spalla, a mo' degli odierni "Vu cumprà", ad attraversare l'Appennino ed il tratto alpino in qualità di ambulanti —i mersà .

Agli inizi del Novecento vede lo stabilizzarsi di interi nuclei familiari che abbandonano la cassetta di legno o la valigia portata sulle spalle ed aprono negozi di tessuti ed altre attività commerciali.

Sempre in Francia altri contadini e braccianti prestano la loro opera come boscaioli, raccoglitori di frutta, di tabacco, scalpellini, carpentieri, muratori.

È soprattutto in seguito alle restrizioni imposte all'immigrazione da parte degli Stati Uniti che cresce il numero degli emigranti verso il Nord Europa ed il Sud America.

Ed è appunto dopo il primo conflitto mondiale, per proseguire poi anche dopo il secondo, che ha luogo l'emi-grazione di numerosi Borghettini verso la Svizzera, il Belgio, la Germania.

Qui non incontriamo più ne ambulanti, ne commercianti, ma operai, muratori e artigiani che lavorano alla costruzione di centrali, gallerie, nelle miniere di carbone del Belgio o della

Germania.

Dalla seconda metà dell'Ottocento in poi si registra il massiccio esodo verso le Americhe, favorito dal mito del facile guadagno, della sicura fortuna, favorito anche da-gli interessi commerciali delle numerose compagnie di navigazione

Nel nord America, gli uomini della Val di Vara non sempre costruiscono grandi fortune, lavorano per vivere e qualunque mestiere è possibile: si adoperano come boscaioli, nei cantieri edilizi urbani, nei lavori di pulizie, o come agricoltori, minatori, operai alla costruzione delle ferrovie, nei centri industriali.

L'emigrazione verso l'America Latina, già riscontrabile intorno alla metà dell'Ottocento, si protrae fino al primo ventennio del Novecento.

Le mete preferenziali dell'America Latina sono quelle che conducono soprattutto verso l'Argentina, l'Uruguay ed il Cile; più sporadica è invece la migrazione verso il Brasile, il Paraguay, il Perù e il Venezuela.

Interi nuclei familiari approdano così in quelle terre immense che necessitano di braccia per l'agricoltura, per l'allevamento, per l'edilizia, si adoperano svolgendo i lavori più umili e faticosi, lavori di pulizie, più frequentemente sono lavapiatti, ma poi, pian piano, anche cuochi, sarti, gelatai, proprietari di ristoranti e bar, impiegati, agenti di commercio e imprenditori, contribuendo alla crescita culturale e allo sviluppo sociale e civile di quei paesi.

Velia Bollentini, nata il 27.05.1916 a Borghetto di Vara e residente a Cassana, ora deceduta, emigrò in Argentina il 19 dicembre del 1949 partendo da Genova.

“Sono emigrata perché mi era morta la mamma. A Buenos Aires avevo mio fratello, che con una lettera, mi ha convinta a raggiungerlo. Mi sono imbarcata sulla nave “Santa Fè” ed il viaggio è durato diciassette giorni è stato molto bello e divertente”.

Per me era come se fossi rimasta in Italia ed ero più contenta perché ero con mio fratello. Il 25 giugno del 1959 mi sono sposata con un uomo di Cassana venuto in Argentina e dopo un anno ho avuto un bambino. Ho trovato lavoro in uno stabilimento, dove sono rimasta per sei anni, quindi sono entrata in una scuola come bidella, lavoro che ho fatto per ben ventisei anni. Sono stata fortunata, per me ne è valsa la pena e lo rifarei. Sono tornata in Italia il 31 marzo del 1981. Ho dovuto lasciare l'Argentina perché mio figlio si era ammalato e mal sopportava il clima. Ho lasciato per sempre l'Argentina e con grande commozione poiché ho dovuto abbandonare tante amicizie. A un emigrante, dentro, viene a mancare la felicità e la serenità».

Carlo Marletto di Cassana (Borghetto Vara), nel 1948, parte per la prima volta diretto alle miniere del Belgio. «Per andare a lavorare all'estero, dice Carlo Marletto, occorre fare la domanda alla Camera del Lavoro; dopodiché si veniva chiamati a La Spezia per le visite mediche preliminari (per accertare la sana e robusta costituzione).

Chi superava questo primo controllo doveva recarsi a Milano dove le visite venivano rifatte, in maniera più approfondita, da un dottore che rappresentava la società belga che gestiva le miniere. Ricordo che qui a Cassana nessuno avrebbe creduto nella mia assunzione, forse a causa della mia infanzia "malata": invece risultai perfettamente idoneo. Venivamo a quel punto smistati ed assegnati alle varie miniere: io chiesi di essere inviato a Baticce, località nelle vicinanze di Liegi, poiché là erano stati assegnati alcuni miei compaesani e così sapevo di poter trovare qualche "volto amico". Dovetti insistere parecchio, perché mi dicevano che in quella squadra erano già "beaucoup" ma alla fine, con il pretesto di dover consegnare dei prestiti ad un mio compaesano, riuscii ad inserirmi. Su suggerimento di un emigrante rientrato in patria, io ed i miei amici, a Milano, acquistammo cinquanta paia di calze di nylon da donna, al prezzo di L. 200 il paio, portandole in Belgio (speravamo di rivenderle ad un prezzo più alto)

Dopo un viaggio in treno, arrivammo a destinazione; le calze andarono letteralmente a ruba tra le donne belghe che non le avevano quasi mai viste, anche se la qualità lasciava un po' a desiderare ...ma noi le proponevamo come le migliori, di seta pura e chi più ne ha è più ne metta..

Guadagnammo subito una discreta somma (100 lire il paio) che ci avvantaggiò economicamente soprattutto nella prima settimana di lavoro, allorché i pagamenti si fecero desiderare.

Nei giorni seguenti arrivò qualche benevola, non più di tanto, protesta da parte delle clienti

donne, che inveivano: «Italiani! Maccheroni! Fregato!» Alludevano alle calze che si erano, nel frattempo, sfilate o bucate troppo precocemente... Maccheroni... questo numeòggiu (appellativo dispregiativo) ci veniva rivolto sovente.

Alloggiavamo in baracche, dormivamo in letti a castello, 4 per ogni stanza; a mangiare ci si radunava nel salone della mensa. Si beveva solo birra, perchè il vino aveva prezzi esorbitanti: del tutto inutile fare una vita sacrificata in quel modo, per guadagnare qualche franco, se poi lo si spendeva per il vino!

Le giornate lavorative erano di otto ore. All'inizio fui assegnato al turno del mattino, poi..., in seguito... cercai di avere quello notturno... (si lavorava ad un ritmo un po' più lento!).

Scendevamo giù col montacarichi, diciassette alla volta. Il mio lavoro consisteva nel caricare i cassoncini che poi venivano agganciati e portati in superficie. Lavoravo come un matto... i miei capi dicevano che riuscivo ad eseguire il lavoro di tre uomini..., eh! Avevo una forza dell'altro mondo!... Quando i vagoncini uscivano dalle rotaie, li tiravo su da solo..., con una stanga!... Non c'era freddo, più giù si scendeva e più caldo faceva, ma era un ambiente umido, malsano; si respirava tanta polvere di carbone che si appiccicava dappertutto. Portavo gli stivali perchè c'era acqua ovunque. La paga era di 1000 lire al giorno pulite.

Si faceva presto ad ammucciare un po' di soldi! Io ho sempre risparmiato.

Lavoravo tutta la settimana e... alla domenica andavo ad aiutare i contadini del posto a caricare e scaricare il fieno... mi pagavano bene... 1500 lire al giorno.

Alcuni minatori si mettevano in malattia e andavano a fare questo lavoro più redditizio, ma con il rischio di essere scoperti e licenziati..

Il contratto durava un anno, così nel '49 sono rientrato in Italia.

Dopo un anno sono ripartito, ma questa seconda volta ho dovuto rientrare prima della scadenza del contratto perché andavo incontro a gravi problemi di salute, visto che avevo le ginocchia gonfie per la troppa umidità.

Brano tratto da un volume scritto da Paolo De Nevi

LENCO SINDACI

DEL COMUNE DI BORGHETTO DI VARA

DAL 1921 AL 2011

ANNO

NOME

1921

RICCI Tomaso

1922

RICCI Tomaso

1923

RICCI Tomaso

1924

RICCI Tomaso

1926

BUANO Nicola - Commissario Prefettizio

1927

RICCI Tomaso

1930

RICCI Tomaso

1931

RICCI Tomaso

1933

DIGHERO Ernesto

1934

DIGHERO Ernesto

1935

DIGHERO Ernesto

1937

CROXATTO Emilio

1938

CROXATTO Emilio

1939

CROXATTO Emilio

1940

CROXATTO Emilio

1941

CROXATTO Emilio

1942

VITTORIO Pirro- Commissario Prefettizio

RAVAZZANO Amedeo - Commissario Prefettizio

1943

RAVAZZANO Amedeo - Commissario Prefettizio

DEL VIGO Carlo

1944

DEL VIGO Carlo

1945

DEL VIGO Carlo

1946

FERRARI Luigi – DIGHERO Ernesto

1947

DIGHERO Ernesto

1948

DIGHERO Ernesto

1949

DIGHERO Ernesto

1950

Dal 12.08.1950 VINCEZI Davide

1951

Dal 25.06.2003 VINCENZI Nilo

1952

VINCENZI Nilo

1953

VINCENZI Nilo

1954

VINCENZI Nilo

1955

VINCENZI Nilo

1956

VINCENZI Nilo - Dal 10.06.1956 PERAZZO Alfredo

1957

PERAZZO Alfredo

1958

PERAZZO Alfredo

1959

PERAZZO Alfredo

1960

PERAZZO Alfredo – Dal mese di Giugno VINCENZI Nilo

1961

VINCENZI Nilo

1962

VINCENZI Nilo

1963

VINCENZI Nilo

1964

VINCENZI Nilo

1965

DELVIGO Carlo

1966

DELVIGO Carlo

1967

DELVIGO Carlo

1968

DELVIGO Carlo

1969

DELVIGO Carlo

1970

DELVIGO Carlo

1971

DELVIGO Carlo

1972

DELVIGO Carlo

1973

DELVIGO Carlo

1974

DELVIGO Carlo

1975

DELVIGO Carlo

1976

DELVIGO Carlo

1977

DELVIGO Carlo

1978

DELVIGO Carlo

1979

DELVIGO Carlo

1980

DELVIGO Carlo

1981

DELVIGO Carlo

1982

DELVIGO Carlo

1983

DELVIGO Carlo

1984

DELVIGO Carlo

1985

DELVIGO Carlo

1986

DELVIGO Carlo

1987

DELVIGO Carlo

1988

DELVIGO Carlo

1989

DELVIGO Carlo

1990

DELVIGO Carlo

1991

DELVIGO Carlo

1992

DELVIGO Carlo

1933

DELVIGO Carlo

1994

DELVIGO Carlo

1995

DELVIGO Carlo

1996

DELVIGO Carlo

1997

DELVIGO Carlo

1998

DELVIGO Carlo

1999

DELVIGO Carlo

2000

DELVIGO Carlo Dal mese di Giugno Vicesindaco FERRARI Antonio

2001

Vicesindaco FERRARI Antonio – Dal mese di Maggio CROXATTO Piero

2002

CROXATTO Piero

2003

CROXATTO Piero

2004

CROXATTO Piero

2005

CROXATTO Piero

MAGGIO 2006

CROXATTO Piero

GIUGNO 2006

DELVIGO Claudio

2007

DELVIGO Claudio

2008

DELVIGO Claudio

2009

DELVIGO Claudio

2010

DELVIGO Claudio

2011

DELVIGO Claudio

MAGGIO 2011

VINCENZI Fabio