D'une ferme de XVIIIème siècle à l'aéroport intercontinental de Malpensa

Autor(en): **Bezoari, Giorgio / Selvini, Attilio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement = Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire = Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio**

Band (Jahr): **104 (2006)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-236347

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

D'une ferme du XVIII^{ème} siècle à l'aéroport intercontinental de Malpensa

Le grand aéroport intercontinental «Malpensa 2000» est connu dans le monde entier, et le nome Malpensa vient d'une ferme du XVIII^{ème} siècle. Une recherche d'indices géomatiques à travers les siècles.

Der Name des Interkontinental-Flughafens «Malpensa 2000» in der Lombardei stammt von einer Meierei aus dem 18. Jahrhundert. Eine geomatische Spurensuche durch die Jahrhunderte.

L'aeroporto intercontinentale «Malpensa 2000», noto in tutto il mondo, porta il nome di una cascina del XVIII secolo. Una ricerca di tracce geomatiche attraverso i secoli.

G. Bezoari, A. Selvini

Introduction

Le grand aéroport intercontinental «Malpensa 2000» est sûrement connu dans le monde entier, situé sur la Commune de Somma Lombardo dans la province de Varese. D'autre part tous ne savent pas que le nom «Malpensa» vient d'une ferme du XVIII^{ème} siècle: on se demande alors qu'est qui s'est passé, après plus de deux siècles après son édification, à la ferme qui porte ce nom pas commun, pour certains estimé peu souhaitable.

De nombreux parmi les millions de passagers qui chaque année se servent du nouveau «*hub*» pour leurs voyages ignorent même l'existence de la ferme et pour cela personne entre eux ne s'est jamais posé la question si ce gros bâtiment de la fin du XVIII^{ème} siècle existe encore.

Les auteurs ont mené une longue et minutieuse enquête qui a porté à la découverte que la «Cascina Malpensa» existe encore, c'est une propriété de l'Etat et est, en partie, l'habitation des familles du personnel militaires de l'aéroport.

Les origines

La ferme date de la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle; elle est recensée dans le cadastre dit «Theresien», et a une forme en «L» retournée, comme on peut voir sur la figure 1, propriété des frères Tosi de Busto Arsizio, bourg à environ 25 km de la bruyère ou se trouve l'immeuble agricole, comme centre d'un vaste assainissement du terrain aride de ses environs.

Stefano Calcaterra, un historien du XX^{ème} siècle, dit dans une se ses œuvres (1) textuellement comme suit:

«*…ce fut une oeuvre grandiose, non seulement pour la vastitude de la superficie du fond mais aussi pour les travaux accomplis: en particulier la construction de la ferme à forme fermée avec une grande cour au milieu, bâti sur deux étages, avec environ quatre-vingt dix locaux parmi lesquels maisons, étables, granges et arcades, une masse de plus de 9000 m^3 d'immeuble capable de loger vingt-quatre familles de colons, avec un puit de soixante-dix mètres de profondeur; et l'ouverture de rues charretier, de la ferme et de communications de plus de cinq kilomètres de longueur…*»

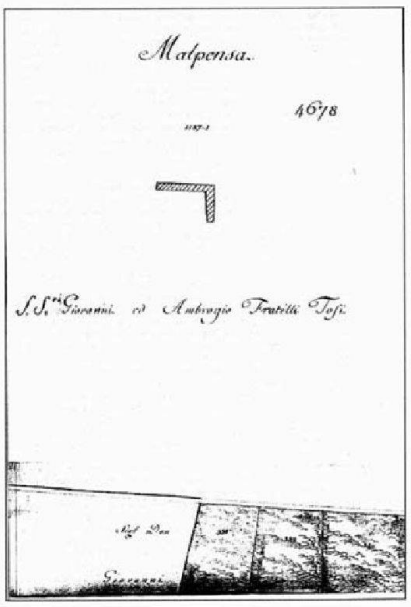


Fig. 1: Cascina Malpensa au cadastre de l'empereur Charles VI (1760).

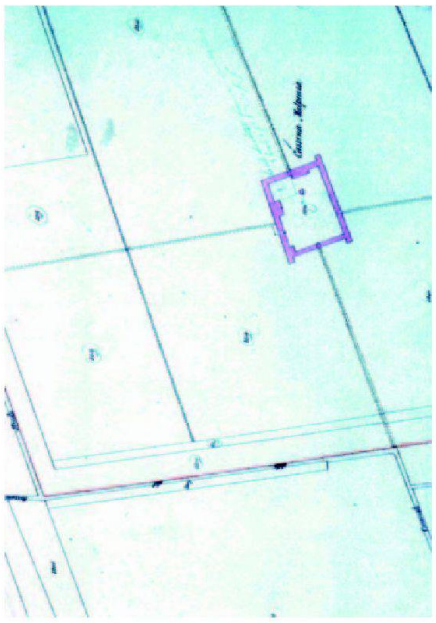


Fig. 2: La Cascina Malpensa, avec la forme définitive, dans le Nouveau Cadastre autrichien.

En réalité, comme déjà souligné, au début la construction avait seulement deux cotés: comme on verra, elle prendra la forme fermée seulement vers la moitié du XIX^{e} siècle.

Dans la figure 2, extrait du Nouveau Cadastre autrichien, avec carte relevée en 1857 (pas longtemps depuis l'Unité de l'Italie) on voit très bien l'immeuble en sa forme entière, avec le puit dans sa partie droite; comme on verra cette forme est presque identique à celle actuelle.

A propos de cartes et de formes: une rarissime carte militaire autrichienne à couleurs, avec l'altimétrie à hachure, propriété de Frutschmann, un colonel de l'armée impériale et royale, qui date du 1830 environ, à comme titre «*Umgebungen von Soma*», c'est-à-dire «les environs de Soma» et a bien en vue la ferme en ques-

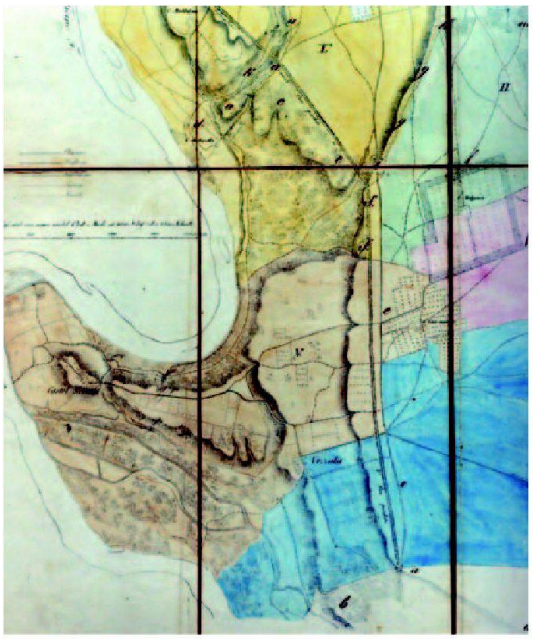


Fig. 3: Part de la Carte de Frutschmann.

tion (fig. 3). Il faut noter que «*Umgebung*» est aujourd'hui seulement au singulier, dans la langue de Goethe: il a perdu la finale «en» du pluriel; ainsi changent les langues au cours du temps.
Tout le monde n'est pas au courant que le terrain et la ferme annexée étaient propriété de Alessandro Manzoni, le très célèbre écrivain: on voudrait souligner cet aspect ignoré par la plupart des gens.

Les manœuvres militaires

Pendant la dernière période de la domination autrichienne, la bruyère dans les environs de la ferme Malpensa étais plusieurs fois aux manœuvres de l'armée impérial et royale; Gaetano Pasta de Gallarate, boucher capable de lire et écrire y raconte avec un langage populaire, (2):
«*…Année 1831. Le 17 mai ils ont commencé à planter N. 24 pavillons de bois dans la bruyère près de Vizzola… afin d'y loger les soldats; les premiers à arriver ont été les chasseurs du troisième bataillon, ensuite sont arrivés les Crovatti du Kaiser Valardin, après les Linchistei et les Latermannes*».
Et après «*…Année 1832… dans la bruyère près de Malpensa ils ont planté N. 48 pavillons de bois pour y loger les militaires … le jour 20 Mai 200 Crovatti du Régiment Ottaciani sont arrivés… il y avait chaque régiment, c'est-à-dire Croates de 3 régiments, Kaiser, Valardin, St. Georges, Agalini, Grenetiers italiens, Bacconi, Kaiser, Chasseurs et même Radetski ainsi qu'un général italien avec quelques Capitaines…*».
Important la citation de Radetsky: pendant la deuxième moitié du XIX la ferme Malpensa était en effet appelée par les gens «Ferme Radetsky», car le fameux maréchal, duquel on apprécie encore la «marche», c'est-à-dire Johann Joseph Franz Karl Radetzky, comte de Radetz, commandant des troupes autrichiennes en Lombardie de 1831 au 1848, ensuite Gouverneur général du Lombard-vénitien de 1849 au 1857, qu'on dit avoir eu son siége avec l'Etat Majeur, dans la Ferme Malpensa pendant le malheureuse (pour l'Italie) bataille de Novare du 23 Mars 1849.

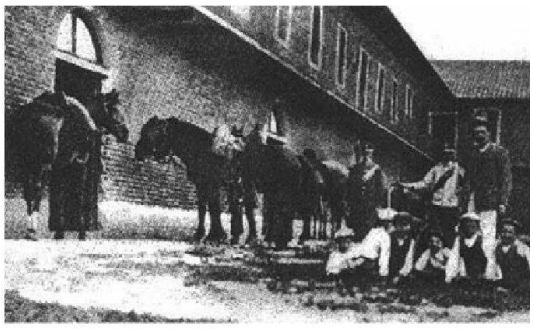


Fig. 4: Soldats du régiment «Chevalerie Savoie» au début du XX^{ème} siècle, dans la cour intérieure.

1861: l'Italie est une seule, mais si Rome et d'autres régions manquent encore au Royaume. Même en n'étant plus terrain de frontière (entre la Lombardie autrichienne et le Royaume Sardo-piémontais) la bruyère de Malpensa est encore lieu de grandes manœuvres. Le même Pasta dit:
«*…Le jour 21 septembre 1863 lundi le roi Vittorio Emanuele est venu à Gallarate est a été dans la bruyère voir la manœuvre e 51 batteries de canons, N. 306 morceaux de canon, avec tout son entourage: il y avait un grand nombre de Générales étrangers et aussi les fils du roi le Prince Umberto et Amedeo, ainsi que beaucoup de Colonels, Majeurs, Capitaines et Officiers… une grande foule de gens comme on avait jamais vu; il y avait des piémontais, des suisses, des vénitiens, tous les Lombards, bois voitures, fiacres, chars, charrettes, une quantité tous dans la bruyère…*»
Et le manœuvres se poursuivaient pour



Fig. 5: Le premier hangar historique en bois construit par les frères Caproni, à coté de la ferme Malpensa.

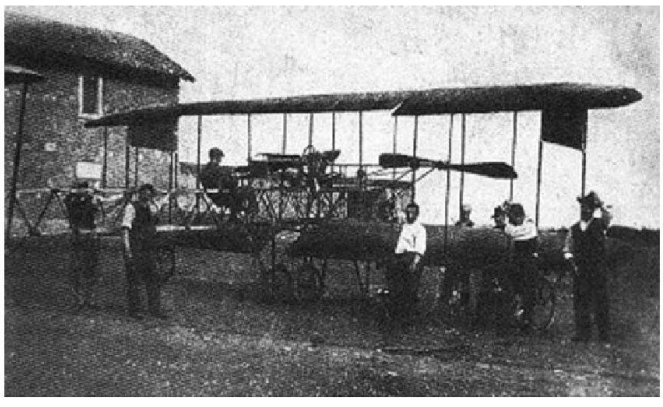


Fig. 6: Le «Ca1» à coté de la ferme Malpensa avec les ouvriers qui l'ont bâti.



Fig. 7: Une rare photographie avec les premiers vrais «hangars», devant lesquels sont garés des biplans.

toute la deuxième moitié du XIX siècle: Umberto I[er], successeur du premier Roi d'Italie, continua la tradition en assistant aux manœuvres du 1885 à Malpensa.
Giuseppe Macchi (3) dit, à propos des manœuvres militaires de 1889: «… *le 3 août sont arrivés… son Altesse le Roy, le Prince de Naples et le nombreux entourage … le Roy était vêtu avec l'uniforme de général et le fils celui de majeur de bas rang … par Arnate et Cardano ils ont rejoint la grande esplanade de Malpensa, où les six régiments de chevalerie et le régiment d'artillerie à cheval étaient déjà alignés; le champ de chevalerie et les relatives manœuvres se déroulaient entre le 20 juillet et le 1[er] septembre*».
Quel était à ce moment l'aspect de la Ferme Malpensa? La figure 4 montre l'intérieur du gros bâtiment dans les premières années du neuf cent.

Le vol avec le «plus lourd de l'air»

Le Domaine de l'Etat donna en commodité d'utilisation temporaire la ferme et le terrain autour, précisément en 1909, aux frères Gianni et Federico Caproni, qui s'étaient transférés de Trento (à cette époque autrichienne) à Gallarate. Federico dit en (4): «…*depuis la vaste plaine se distinguait un seul bâtiment de forme carré, grand, presque abandonné. On bâti à coté de ceci notre hangar en bois*». Ce fatidique hangar, duquel vont naître après les fameux «Ateliers Caproni» connus dans le monde entier et pour lesquels Gabriele D'Annunzio, souvent invité des frères originaires de Trento, inventa la devise «*senza cozzar dirocco*», est visible dans la figure 5; la figure 6 montre le premier avion qui en sortait, le biplan «Caproni Ca1», sur le coté sud de la ferme, avec les ouvriers qui l'avaient bâti.
Nous ne pouvons pas nous étendre ici avec les histoires liées au développement de l'aviation et à la Malpensa; on en parle en (6). En bref, la première guerre mondiale arrive, la «Grande Guerre»: comme dans toutes les guerres modernes, la technique fait un gros pas en avant; les légers avions deviennent toujours plus sûrs et sont employé à usage belliqueux, soit pour le bombardement soit pour la chasse aux avions ennemis. Du hangar en bois, on passe maintenant à des constructions moins précaires, comme l'on peut voir sur la figure 7.
La guerre passe: le nouveau gouvernement Mussolini, institue l'Aéronautique militaire comme armée en elle-même: c'est la «Regia Aeronautica» (Royale Aéronautique), du décret du 20 mars 1923. En 1925 l'Aéroport de Malpensa est intitulé à Luigi Bailo, expert en technique aéronautique et en balistique, qui avait collaboré avec les Caproni à la Malpensa et qui eut le commandement de la Première Squadriglia de Combat avec ce nom. Pendant une incursion près de Lubiana, le 18 février 1916, il fut frappé à mort par l'ennemi; le pilote de l'avion dans lequel il se trouvait, capitaine Salomone, réussi a rapatrier avec la dépouille du courageux officier.

La ferme Malpensa, aujourd'hui

Nous ne parlerons pas de du développement de l'armée aérienne et du champ de Malpensa dès les années Vingt en avant: il suffira de rappeler la fameuse usine «Caproni s.p.a.»; un portrait de Gianni Caproni se trouve dans le bureau du Président américain, avec ceux de Thomas Edison et Wilbur Wright. On doit, au contraire, souligner la présence, à travers le territoire aéroportuaire, de la base géodétique de Soma, relevée en 1788 par les astronomes de Milan et ensuite à nouveau mesurée en 1878 par les géodésiens de l'Institut Géographique Militaire, récemment contrôlée avec les nouvelles techniques GPS (5).
On arrive maintenant à la fin du XX[ème] siècle et à l'actualité. Le grand aéroport intercontinental de Malpensa a, en réalité, bouleversé toute la bruyère, soit avec le même trafic aérien, soit avec la nouvelle viabilité. Les auteurs sont en train d'élaborer une recherche avec le but de la mise à jour de la cartographie dans la Commune de Somma Lombardo sur la base du vol effectué en 2002 par la CGR de Parme; c'était en examinant les photogrammes de ce vol (fig. 8, vue très partielle) que on a retrouvé l'image du haut, de celle qui, à première vue semblait correspondre entièrement aux plans soit du huit cent que du neuf cent comme plan de la vieille Ferme Malpensa, oubliée par tout le monde et que même tous pensaient être depuis longtemps disparue, détruite par les nombreux et successifs travaux d'agrandissement de l'aéroport.
Une courte enquête cartographique avec visite des lieux a confirmé que la construction du XVIII[ème] siècle (la «ferme» a désormais bien plus que deux siècles!) non



Fig. 8: Prise de vue aérienne en 2002: la Ferme Malpensa est au centre.



Fig. 9: La nouvelle Tablette IGM à couleurs, avec le réticulé cartographique UTM (en blanc et noir) et celui par nous surposé en rouge GB. Nous avons reporté, toujours en rouge, les rangés d'arbres à partir des cartes antécédentes.

seulement existe mais elle est en parie habitée et, du point de vue juridique elle appartient toujours à l'Aéronautique Militaire. On a pris des documentations photographiques et on a cherché, dans le temps, les indications cartographiques soit sur les Tablettes IGM soit sur la Carte Technique Régional de la Lombardie.
Dans la figure 9 la récente carte IGM en échelle 1 : 25000.
Notre visite sur le lieux, limitée à l'extérieur du bâtiment et sans accès à la façade de nord, qui nous a été interdit pour des raisons militaires, nous a permis de construire, avec l'assemblement sommaire des nombreuses images photographiques et avec l'aide de *Photoshop,* l'aspect général des quatre côtés internes et de deux externes de l'historique Ferme Malpensa; ici on reporte une vue extérieure et deux vues intérieures.
Avant de conclure cette exposition, nous, topographes, avons «géo-référencé» le centre de la cour de la Ferme Malpensa, opération qui est aujourd'hui très simple grâce aux possibilités de calculs offertes par l'informatique, et l'avons fait soit en coordonnées UTM soit en coordonnées Gauss-Boaga et en plus en coordonnées géocentriques et géographiques, soit Rome 40 soit WGS84.
Les valeurs correspondantes sont ci-dessous indiquées:



Fig. 10: Vue extérieure Ouest, avec l'entrée depuis les «Nouvelles Maisons».



Fig. 11: Vue intérieure Nord.



Fig. 12: Vue intérieure Ouest: on voit la porte principale d'accès depuis Nouvelles Maisons.

a) coordonnées cartographiques GB:
   E = 1 477 715 N = 5 054 680 (m)
b) coordonnées cartographiques UTM:
   E = 477 690 N = 5 054 661 (m)
c) coordonnées géocentriques:
   X = 4 457 529,1 Y = –291 247,2 Z = 4 537 957,9 (m)
d) coordonnées géographiques Rome 40:
   φ = 45°38'40,037" λ = –3°44'17,857"
e) coordonnées géographiques WGS84:
   φ = 45°38'42,5" λ = 8°42'49,3"

Le niveau orthométrique nécessaire pour obtenir le Z dans le cas des coordonnées géocentriques a été tiré de la CTR de la Région Lombardie, approchant le mètre.
Comme on voit bien, les valeurs sont assez différentes soit en ce qui concerne les longueurs (coordonnées cartographiques) soit les angles (coordonnées géographiques): les problèmes des systèmes de référence sont aujourd'hui bien connus et nous avons exprès renoncé aux transformations du système ED50, de nos jours moins intéressantes, ainsi comme naturellement nous avons omis de prendre en examen le vieux système cadastral Cassini-Soldner, dans lequel est malheureusement contenue une grande partie du patrimoine cartographique italien aux buts fiscaux.
Question: quand est-ce que nous arriverons à une seule référence? L'utilisation cartographique des actuels «data-base» topographiques par les techniciens des institutions locaux en ce sens serait beaucoup plus facile.

Conclusions

Nous retrouvons aujourd'hui l'historique Ferme Malpensa pas très différente de celle d'il y a un siècle, mais, au contraire, très changée, pendant les deux siècles passés depuis sa fondation. Pendant cette époque là, personne n'aurait pu s'imaginer le grand changement qui se serait produit dans le monde, d'ailleurs dans un intervalle de temps relativement bref. La bruyère de la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle n'était, en effet, pas trop différente par rapport à celle de l'époque dans laquelle les Visconti, seigneurs de Milan et des ses

environs, chassaient et punissaient très sévèrement les éventuels braconniers (6). Par contre, dans l'espace d'un siècle ou un peu plus, depuis la construction de la Ferme tout a changé et les hommes (c'est vraiment le cas de le dire) ont mis les ailes. En effet, ces fragiles ailes en bois et en toile du début, sont devenues en quelques décennies les puissantes ailes en métal; les modestes moteurs à explosion de la première et de la deuxième décennie du Vingtième siècle ont été vite remplacés par les tourbillons et par les propulseurs à réaction.

La Ferme à mélancoliquement laissé son nom au puissant «hub» et, même en n'étant pas encore complètement abandonnée, elle se trouve, en tout cas, dans des conditions statiques et de manutention très critiques. On veut, peut être, la démolir? Nous espérons que non et, au contraire, invitons les différentes Directions et aussi le Ministère des Biens Culturels à étudier les mesures nécessaires pour en faire un monument en souvenir de ce qui c'est passé, pendant plus de deux siècles, dans ces environs.

Bibliographie:

(1) S. Calcaterra: La Malpensa – Bonifica Tosi e diretto dominio di Alessandro Manzoni, Rassegna storica del Seprio, Varese, 1940, vol. III.

(2) G. Fimmanò, A.P. Guenzani: La Malpensa e i Gallaratesi, Ed. Colarco, Taurianova, 2004.

(3) G. Macchi: I Savoia a Gallarate, Gallarate, 1937.

(4) F. Caproni: Primi risultati di una bonifica in brughiera, Ed. Bertieri, Milano, 1934.

(5) G. Bezoari, A. Selvini: Controllo con metodi satellitari della storica base geodetica di Somma, Rivista del Dipartimento del Territorio, Roma, 1/95.

(6) A. Selvini, D. Dell'Acqua, C. Parente: Dalla cascina Malpensa a Malpensa 2000, Rivista del Dipartimento del Territorio, Roma, 2/99.

Prof. Ing. Giorgio Bezoari
Prof. Ing. Attilio Selvini
Politecnico di Milano, sez. Rilevamento
DIIAR
P.za L. da Vinci 32
IT-20133 Milano
attilio.selvini@polimi.it

Wer abonniert, ist immer informiert!

Geomatik Schweiz vermittelt Fachwissen – aus der Praxis, für die Praxis.



Jetzt bestellen!

Bestelltalon

Ja, ich **profitiere** von diesem Angebot und bestelle Geomatik Schweiz für:
☐ 1-Jahres-Abonnement Fr. 96.– Inland (12 Ausgaben)
☐ 1-Jahres-Abonnement Fr. 120.– Ausland (12 Ausgaben)

Name _____ Vorname _____
Firma/Betrieb _____
Strasse/Nr. _____ PLZ/Ort _____
Telefon _____ Fax _____
Unterschrift _____ E-Mail _____

Bestelltalon einsenden/faxen an: SIGImedia AG, Pfaffacherweg 189, Postfach 19, CH-5246 Scherz
Telefon 056 619 52 52, Fax 056 619 52 50, verlag@geomatik.ch