

## Un episodio dell'immigrazione varesina in Canada: il disastro minerario di Hillcrest

*Intervento di Paola Viotto*

Il diciannove giugno 1914, poco dopo le nove del mattino, il villaggio di Hillcrest nello stato canadese dell'Alberta fu sconvolto da una disastrosa esplosione. Quella mattina 237 uomini erano scesi nella miniera di carbone intorno a cui era sorto quel piccolo insediamento del Crowsnest Pass, nel cuore delle Montagne Rocciose. Alla fine delle operazioni di soccorso si contarono 189 morti.

Di lì a pochi giorni l'inizio della Prima Guerra Mondiale smorzò l'eco di quello che rimane il peggior disastro minerario del Canada. Solo cinquant'anni dopo la comunità iniziò a riappropriarsi della propria storia, erigendo un monumento dove i morti erano stati sepolti in una fossa comune. In occasione del centenario, Belle Kovach e Mary Bole della Crowsnest Historical Society hanno pubblicato un libro *Snowing in June*, per ricostruire la vita delle vittime<sup>1</sup>. A loro devo il mio coinvolgimento in questa ricerca, per quanto riguarda gli emigranti varesini.<sup>2</sup> Dei trentacinque morti italiani, i dieci lombardi erano infatti tutti provenienti da una manciata di paesi tra il Lago di Varese e il Lago Maggiore: Barzola, Cadrezzate, Corgeno, Montonate e Mornago. I loro paesi di origine, come in generale tutto il Varesotto, avevano una secolare tradizione di emigrazione, soprattutto nel campo dei mestieri legati all'edilizia. Nel Settecento la destinazione preferita erano i cantieri sabaudi, con un'emigrazione sostanzialmente temporanea, spesso stagionale. Alla fine dell'Ottocento molti tentarono con maggiore o minor fortuna la via dell'Argentina. Il Canada era una meta relativamente nuova, dove i primi varesini arrivarono a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento, per lavorare alla costruzione delle ferrovie. Quando la rapida espansione dell'industria mineraria rese necessario l'apporto di sempre nuova manodopera furono proprio i primi arrivati a favorire l'arrivo dei compaesani attraverso una intricata rete di parentele, amicizie o rapporti di vicinato<sup>3</sup>. Alcuni paesi, soprattutto Mornago e Cadrezzate, videro una parte consistente degli uomini in età da lavoro prendere la via delle montagne canadesi.

---

<sup>1</sup> B. KOVACH, M. BOLE, *Snowing in June. Remembering the victims and survivors of the Hillcrest mine disaster*, Coleman 2014.

<sup>2</sup> Le fonti utilizzate sono state quelle anagrafiche, in particolare i certificati rilasciati dai Comuni interessati, i registri dei battesimi e matrimoni di Barzola, Cadrezzate, Corgeno, Montonate e Mornago, conservati presso l'Archivio Storico della Diocesi di Milano.

Inoltre i registri di Ellis Island, online nel sito [www.libertyellisfoundation.org/](http://www.libertyellisfoundation.org/), il materiale online del sito del Governo Canadese Library and Archives Canada, in particolare per quanto riguarda i censimenti, [www.bac-lac.gc.ca/eng/Pages/home.aspx](http://www.bac-lac.gc.ca/eng/Pages/home.aspx); il materiale online del British Columbia Royal Museum <http://royalmuseum.bc.ca/>, il sito per le ricerche genealogiche familysearch. Infine materiale conservato dalla Crowsnest Museum and Historical Society, gentilmente fornitomi da Mary Bole.

<sup>3</sup> Per un quadro generale con fonti bibliografiche, E.R. MILANI, *Appunti per una storia dei lombardi in Canada*, 2007, <http://portale.lombardinmondo.org/nazioni/nordamerica/Articoli/storiaemi/canad>

Il Crowsnest Pass è formato da una serie di vallate tra l'Alberta e la British Columbia. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento l'attività di estrazione del carbone, già fiorente nella zona collinare di Lethbridge, cominciò a espandersi in quest'area montagnosa. Tra il 1887 e il 1888 venne costruita una linea ferroviaria collegata alla grande direttrice della Canadian Pacific Railway e dedicata essenzialmente al trasporto del minerale. La presenza della ferrovia favorì la nascita di una serie di insediamenti legati all'apertura delle miniere: Blairmore (1898), Frank (1900), Coleman (1903), Bellevue e Hillcrest (1905), oltre ad altri più piccoli ed effimeri. Questa epopea mineraria fu infatti costellata da disgrazie, alcune delle quali almeno in parte naturali, come la frana di Frank nel 1903, che fece un numero imprecisato di vittime, tra 70 e 90 persone molte delle quali rimaste anonime. In questa occasione perse la casa una famiglia originaria di Mornago, quella di Carlo e Maria Montalbetti. Molti incidenti erano però strettamente legati all'attività di estrazione, come accadde nella miniera di Coal Creek nel 1902, con 128 morti, o in quella di Bellevue nel 1910 con 31 morti. Proprio l'esplosione di Bellevue portò alla creazione di squadre di soccorso specializzate e al miglioramento delle misure di sicurezza. Paradossalmente la miniera di Hillcrest era ritenuta la più sicura della zona, per le tecniche di estrazione adottate e i sistemi di ventilazione all'avanguardia. Nonostante questo riuscirono a salvarsi solo quarantotto minatori che si trovavano in un'altra parte della miniera, e i soccorritori, sebbene arrivati tempestivamente, poterono soltanto recuperare i corpi. Le immagini di quei giorni terribili ci sono rimaste grazie alle foto di Thomas Gushul, un minatore di origine ucraina che negli anni successivi avrebbe aperto uno studio fotografico a Blairmore<sup>4</sup>. E i nomi dei morti sono noti perché, diversamente da quanto accadeva in altri impianti, ogni operaio portava con sé una targhetta metallica con il numero di identificazione.

La maggior parte delle vittime era formata da immigrati, in primo luogo dalla Gran Bretagna e in misura minore dall'Europa centrale. Gli italiani appartenevano con poche eccezioni a tre gruppi distinti, provenienti dal Veneto, dall'Abruzzo e dal Varesotto. Al momento della loro morte erano quasi tutti «buckers» il gradino più basso della gerarchia lavorativa, incaricati di controllare il flusso del materiale che scendeva dagli scivoli nei carrelli, spingendolo a volte con la sola forza del proprio peso. I lavori specializzati erano infatti per lo più appannaggio degli scozzesi, dei gallesi, dei francesi e dei belgi, che spesso provenivano da famiglie che avevano alle spalle una lunga tradizione di lavoro in miniera e potevano vantare l'esperienza fatta nei paesi d'origine. Secondo la ricostruzione di Kovach e Bole gli italiani giunti nelle miniere dopo il 1910 non erano particolarmente interessati all'integrazione, a differenza di quelli giunti nel Crowsnest Pass negli anni '90 dell'Ottocento e ai primi del Novecento, che miravano a stabilirsi definitivamente con le famiglie nel nuovo paese. I varesini morti a Hillcrest erano molto giovani, arrivati da poco, provenienti da famiglie contadine molto numerose e non ancora sposati. In genere erano semplici manovali senza qualifiche particolari, a differenza dagli scalpellini della Valceresio, che portarono nelle cave del Vermont la loro secolare professionalità nella lavorazione della pietra. Tutto fa pensare che la loro intenzione fosse quella di guadagnare il più possibile, anche a costo di adattarsi a condizioni di lavoro durissime, e poi tornare in patria a costruirsi un futuro.

Unica eccezione Antonio Caielli, che aveva da poco compiuto 33 anni ed era l'unico sposato con figli. Era nato a Corgeno, frazione di Vergiate, il 27 maggio 1881, figlio di una

---

<sup>4</sup> Foto presso il Glenbow Museum di Calgary <http://www.glenbow.org/collections/search/>

coppia di contadini, Luigi Caielli e Teresa Macchi. Nel 1905 aveva sposato Carolina Falchetta, un'operaia tessile e nel settembre 1907 era nato il primo figlio Ettore. Nel marzo successivo si imbarcò per l'America. All'arrivo a Ellis Island dichiarò di non essere mai stato prima negli Stati Uniti e di essere diretto in Canada dal fratello Cesare, alla miniera di Lille a Frank nell'Alberta. Con lui viaggiava Carlo Luigi Bea, imparentato con i Marcolli, diretto dal cugino Giulio Lozza a Fernie. La miniera di Lille chiuse nel 1912 ma Antonio era già tornato a Corgeno, dove nell'aprile di quell'anno nacque il secondo figlio Rino. Nell'agosto 1913 Antonio prese di nuovo la via del Canada, questa volta diretto dal cugino Luigi Tamborini a Bellevue. Al momento della morte anche lui aveva ancora la qualifica di «bucker».

I più giovani del gruppo, i cugini Parnisari di Barzola, frazione di Angera, avevano invece appena compiuto 18 anni. Giuseppe, nato il 25 gennaio 1896, era figlio di Angelo Parnisari e Angela Ghiringhelli; Luigi, nato l'11 marzo era invece figlio di Carlo e di Angela Luisetti. Arrivarono a Ellis Island diretti a Hillcrest nel 1913, a soli 17 anni. Con loro un altro più vecchio, Giuseppe Parnisari di Angera, che andava a Hillcrest dal cognato Giovanni Maffini. È probabile che questo Giuseppe, trentanovenne, sposato e con una precedente esperienza di emigrazione alle spalle, dato che era stato a San Francisco nel 1905 e nel 1911 già lavorava in miniera a Hillcrest, fosse il loro punto di riferimento. I due cugini dichiararono però di andare a raggiungere Giovanni Parnisari, il fratello maggiore di Giuseppe giunto a Lethbridge nel 1907 e raggiunto pochi mesi dopo da un altro fratello, Pietro.

Sulla stessa nave viaggiava anche un'altra delle future vittime del disastro di Hillcrest: Carlo Attilio Gianoli, di Cadrezzate. Nato il 25 ottobre 1895 era figlio di Enrico Gianoli e di Ernesta Maffini. Il suo referente in Canada era proprio il fratello della madre, Giovanni Maffini<sup>5</sup>.

Nell'ottobre 1911 arrivò invece in America Alberico Tamborini, di Mornago. Era nato il 21 marzo 1893, figlio di Luigi Tamborini e Antonia Bistoletti. Al battesimo aveva ricevuto, oltre al nome di Giovanni, quello di Alberico, in memoria di un fratellino morto l'anno precedente: nome insolito, che negli elenchi canadesi si sarebbe trasformato in un improbabile «Alberti». Era diretto a Michel, una cittadina mineraria nella British Columbia, da un cugino il cui nome risulta quasi illeggibile sul manifesto di Ellis Island. Sulla stessa pagina sono registrati altri emigranti di Mornago diretti in Canada: a Michel andavano Luigi Bosetti dal cugino Carlo Salina e Anselmo Montalbetti con la giovane moglie Rosa diretti dal fratello di lui Innocente, mentre Pietro Fè era diretto a Frank. C'era anche Ambrogina Lozza, una ragazza di diciotto anni che andava a Blairmore dalla sorella sposata. Pochi giorni dopo lo sbarco Ambrogina si sposò a sua volta con un giovane minatore originario di Mornago, Alessandro Lozza, forse un lontano cugino. Gli emigrati che intravedevano la possibilità di un lavoro stabile tendevano infatti a far venire la futura moglie dal paese d'origine, scegliendola nel cerchio delle conoscenze più strette. La coppia rimase in Canada ottenendo la cittadinanza, e Alessandro, divenuto Alex, continuò a lavorare nell'industria mineraria fino alla sua morte in un altro incidente, nel 1942 a Coal Creek.

---

<sup>5</sup> Il manifesto di Ellis Island attribuisce a Carlo Gianoli 27 anni. Tutti gli altri elementi però coincidono, il nome del padre, il nome dello zio, il luogo di nascita. Si può pensare quindi a un errore materiale, anche se in genere in questo tipo di documenti gli errori riguardano lo *spelling* dei nomi e dei luoghi, più che l'età.

Baldo Tamborini arrivò invece nell'aprile del 1913, e dichiarò di voler raggiungere il fratello Alberico a Montreal. Non aveva nemmeno compiuto diciotto anni, essendo nato il 14 settembre 1895.

Un po' più vecchio degli altri, perché nato il 6 ottobre 1891, Ermenegildo Bodio era figlio di un'altra coppia contadina di Barzola, Giuseppe Bodio e Carolina Robbia. Il suo primo viaggio in Canada risale all'agosto 1907, quando aveva solo 16 anni. In quell'occasione la sua meta era Blairmore, dove viveva un amico, Enrico Luisetti. Con lui due altri uomini di Barzola, entrambi già sposati: Pietro Parnisari che andava dal fratello Giovanni partito pochi mesi prima, e Pietro Tonella. Ermenegildo, che in Canada si faceva chiamare Virgilio, tornò successivamente in Italia, ma ripartì per il Canada, con destinazione Frank e il cugino Andrea Andrini nel 1912. Era ancora celibe, quindi il suo breve ritorno in patria non sembra legato a un progetto matrimoniale. Nella miniera di Hillcrest era l'unico ad avere un lavoro specializzato: guidava infatti uno dei carri trainati da cavalli che trasportavano il carico di carbone fuori dalle gallerie, ed era responsabile della cura degli animali.

Un viaggio solo per Carlo Casagrande di Mornago. Nato il 17 novembre 1890, figlio di Giuseppe Casagrande ed Ersilia Tenconi, apparteneva a una famiglia che aveva puntato moltissimo sull'emigrazione. Il cugino Antonio Casagrande, che Carlo dichiara di voler raggiungere quando arriva nel 1911, apparteneva a una precedente generazione di emigrati lombardi in Canada, che avevano inizialmente trovato lavoro alla Pacific Canadian Railway. Antonio era arrivato diciassettenne nel 1901, per raggiungere la sorella Irene a Rat Portage, nome originale della località di Kenora, da cui passava la prima linea ferroviaria canadese dal Pacifico all'Atlantico. Irene a sua volta era sposata con Felice Montalbetti, che fece carriera nelle ferrovie e divenne uno dei personaggi più importanti della zona del Crowsnest Pass. Antonio si sposò con la gallaratese Virginia Caletti, arrivata a Lethbridge nel 1910 per raggiungerlo, e si stabilì nel 1911 a Hillcrest, dove nacquero i figli e dove la famiglia gestiva una pensione per minatori in cui passarono diversi varesini. Carlo alloggiò inizialmente da loro, lavorando dapprima alla ferrovia e successivamente in miniera.

Una fitta rete di rapporti familiari condusse in Canada anche Giuseppe Marcolli di Montonate, paese aggregato al comune di Mornago. Nato il 28 ottobre 1890 era il figlio primogenito di Giovanni e di Giuseppina, che anch'essa aveva da nubile il cognome Marcolli. Arrivò a Ellis Island nel 1913, e dichiarò di non essere mai stato in America e di voler raggiungere lo zio Elia Marcolli a Frank. Con lui viaggiava Gaetano Peruzzotti, diretto da suo zio Enrico Marcolli nell'Alberta. Elia era arrivato nel 1909 diretto a Lethbridge dichiarando di essere un bracciante agricolo e di voler raggiungere il cognato Luigi Bea. Nel 1911 Elia, Luigi e il fratello di questi Ambrogio vivevano a Hillcrest, e avevano trovato lavoro nelle ferrovie, così come i fratelli Rossi. Elia tornò in Italia dove aveva lasciato la moglie Rosa, e poi ripartì per il Canada nel febbraio 1913, insieme con un altro parente, Carlo Marcolli. Giuseppe lo raggiunse poco dopo, trovò lavoro in miniera e nel marzo del 1914 si fece raggiungere da un altro fratello, Vittorio.

I Marcolli erano legati anche alla famiglia di Attilio Luigi Rossi, l'ultimo dei morti varesini di Hillcrest. La madre Maria era infatti una Marcolli, che aveva sposato Andrea Rossi nel 1875. Attilio, nato il 25 novembre 1888, era il figlio più piccolo, e partì per il Canada seguendo l'esempio del fratello Antonio, che aveva cinque anni più di lui e che era partito già nel 1906. Sbarcato nel maggio del 1911 andò subito a Hillcrest, dove il censimento di quell'anno lo registra residente nella stessa casa in cui alloggiavano Antonio, Elia

Marcolli e i fratelli Bea, tutti occupati nelle ferrovie. In Canada era noto con il secondo nome Luigi, più facilmente traducibile in inglese.

Nell'elenco dei 48 sopravvissuti non ci sono invece nomi varesini, se si fa eccezione per un non meglio identificato R. Pozzi che le ricercatrici canadesi non sono riuscite a individuare, ma che faceva verosimilmente parte della ramificata famiglia omonima emigrata da Menzago, una frazione di Sumirago. Fu solo sfiorato dall'esplosione, secondo quanto raccontò anni dopo agli storici locali, Alfonso Rinaldo "Joe" Fumagalli, che in quel momento si trovava all'esterno, nell'officina meccanica della miniera. Originario di Oggiona Santo Stefano, dove era nato nel 1887, giunse in Canada nell'aprile 1911 sulla stessa nave con cui viaggiava Carlo Casagrande. Anche per lui il riferimento era il cugino Antonio Casagrande a Frank, ma ad accoglierlo fu Carlo Montalbetti, che era responsabile della tratta ferroviaria fino ad Hillcrest. Sfruttando il mestiere di meccanico che aveva imparato nell'esercito, Fumagalli svolse diversi lavori legati alla ferrovia e all'industria mineraria senza mai dover scendere sottoterra. Sposò Annita Caletti, fatta venire dall'Italia: una «mail order wife» una "moglie ordinata per posta" dal paese natale, come Ambrogina Lozza, Virginia Caletti, o Eva Minonzio di Mornago, che sposò Marco Sartorio nel 1908, appena arrivata dall'Italia. Nel 1914 Fumagalli aprì il primo servizio di taxi del Crowsnest Pass, a cui aggiunse negli anni l'attività di concessionario automobilistico, poi continuata proprio da Marco Sartorio, originario di Cadrezzate, arrivato nel 1904 insieme all'amico Cesare Molina, entrambi diretti a Blairmore da Felice Montalbetti.

Non mancano infatti tra i varesini del Crowsnest Pass le storie di successo, come quella di Enrico Pozzi, arrivato nel 1904 come muratore, raggiunto nel 1906 a Coleman dalla fidanzata Matilde Stella Vanoni di Daverio, diventato il più importante imprenditore edilizio della zona<sup>6</sup>. Oppure Paolo Baratelli, fabbro di Mornago, arrivato nel 1901 avendo come referente Felice Montalbetti, raggiunto nel 1908 dalla futura moglie sedicenne Innocenza Brugnoli di Crosio, in seguito titolare di una sua fiorente officina. O anche Carlo Sartorio, arrivato nel 1904 avendo come referente un non meglio precisato parente Giacomo, uno dei tanti Sartorio di Cadrezzate che si erano trasferiti in Canada. Per sposarsi andò in Italia nel 1910, facendosi raggiungere nel 1912 dalla moglie Clementina Ponti, e dalla figlia di un anno.

Cambiato il nome in Charles Sartoris fece fortuna nel commercio del legname, diventando uno degli imprenditori più influenti della zona. Anche lui, come i precedenti, era impegnato nelle associazioni e nella vita sociale delle comunità. La storia di Carlo Sartorio corrisponde allo stereotipo del povero figlio di contadini arrivato giovanissimo in un paese straniero, senza nemmeno conoscere la lingua e capace di costruire un piccolo impero economico a forza di duro lavoro. In un quadro più generale però i fattori del successo furono la padronanza di un mestiere specializzato spendibile in una zona a forte vocazione mineraria e la decisione di formarsi una famiglia in loco, invece di lasciare a casa moglie e figli a cui inviare le rimesse. Si trattava peraltro di scelte molto fluide, almeno fino agli anni Venti e Trenta. Gli elenchi di Ellis Island permettono infatti di vedere che le famiglie di

---

<sup>6</sup> CROWSNEST PASS HISTORICAL SOCIETY, *Crowsnest Pass and its People*, Coleman 1979, pp. 794-795, oggi online nel sito Our Roots/ Nos Racines, Canada's Local Histories Online <http://www.ourroots.ca/e/toc.aspx?id=7927>

immigrati stabili, a volte già con la cittadinanza canadese, potevano trascorrere periodi anche lunghi in Italia, dove talora nascevano i figli, mentre il padre e marito lavorava in Canada. E molti sono i casi degli uomini che partivano soli e poi si facevano raggiungere dalla famiglia in un secondo momento. Le donne invece partivano esclusivamente sulla base di un progetto matrimoniale, talora creato a tavolino dalla cerchia familiare. Difficile è valutare il costo personale di queste scelte, che gli aridi documenti anagrafici permettono solo di intuire. Clementina Ponti Sartoris, ad esempio, morì a Cadrezzate nel 1960, mentre la famiglia era divisa ormai da molti anni tra il Canada e l'Italia. Sebbene arrivi di varesini al Crowsnest Pass si avessero ancora dopo la guerra, come nel caso Pietro Bodio, nipote di Carlo Sartorio, poi come lui imprenditore nel campo del legname, le maggiori fortune arrisero a quelli arrivati entro il 1910.

I primi ad arrivare furono quasi sicuramente i Montalbetti di Mornago. Un Carlo Montalbetti, nato nel 1857, era già stabilito a Kenora con la moglie Maria Malnati nel 1883, quando nacque il figlio William. Il censimento del 1891 mostra che i figli erano ormai quattro e che nella stessa casa vivevano come pensionanti altri tre Montalbetti: Napoleone, Giuseppe e Felice, insieme a un Malnati non meglio identificato che doveva essere un parente della moglie. I Montalbetti lavoravano per la ferrovia, e secondo la tradizione familiare avevano già partecipato in Italia alla costruzione delle ferrovie sarde.

Giuseppe era nato nel 1866 figlio di un altro Carlo Montalbetti e della prima moglie Giovanna Cunati. Arrivò in Canada nel 1888 e nel 1901 lo troviamo a Blairmore con la moglie Rosalinda e due figli nati entrambi in Canada. I censimenti successivi mostrano la famiglia definitivamente in Canada, nonostante un breve viaggio in Italia nel 1903. Dopo il 1907 le tracce di Rosa si perdono, mentre Giuseppe si dedicò con grande successo alla vendita di mobili.

Felice, nato nel 1872, era il fratellastro di Giuseppe, primogenito del secondo matrimonio del padre con Ernesta Sartorio di Cadrezzate. Arrivato in Canada alla fine degli anni Ottanta tornò a Mornago per sposare nel 1897 Irene Casagrande. Gli sposi si stabilirono nell'Alberta, dove nacquero i figli, ma continuarono a mantenere contatti stretti con l'Italia, dove facevano frequenti soggiorni. Nel decennio precedente la Prima Guerra Mondiale Felice si recò in Lombardia quasi tutti gli anni, e un gran numero di giovani varesotti, arrivando a Ellis Island diretti alle ferrovie o alle miniere canadesi, davano come nome di riferimento il suo, o quello di qualche suo familiare, come il cognato Antonio Casagrande oppure Carlo Montalbetti.

Il Carlo in questione non era però quello arrivato nell'Ottocento, ma un altro membro della ramificata famiglia Montalbetti, in cui questo nome era ricorrente. Un po' più giovane degli altri, considerato che era nato nel 1877, arrivò in Canada all'inizio del nuovo secolo. Il suo matrimonio con Maria Sartorio nel 1902 fu il primo celebrato a Coleman, e il loro primogenito Andy fu il primo bambino di discendenza europea nato a Frank. Carlo Montalbetti era caposezione delle ferrovie e anche lui mantenne stretti rapporti con Mornago, dove la famiglia tornò tra il 1907 e il 1912 e dove nacque la figlia Christine<sup>7</sup>.

Questi rapporti dovevano farsi più rari con il passare degli anni. La seconda generazione abbandonò del tutto la pratica di cercarsi un coniuge nel paese di origine, e i matrimoni incominciarono a celebrarsi al di fuori della stretta cerchia dei discendenti dei varesini. I

---

<sup>7</sup> *Crowsnest Pass and its People*, cit., pp. 771-772.

viaggi in patria si fecero più rari, i legami con i parenti si allentarono, l'Italia cominciò ad acquistare i contorni di un paese mitico. Alla fine degli anni Settanta scrivendo la storia di Luigi Bosetti, arrivato diciannovenne nel 1920 da Mornago, uno storico locale poteva favoleggiare del suo paese natale come «pieno di sole, di olivi e di vigneti»<sup>8</sup>.

Il centenario del disastro di Hillcrest è stata un'occasione per riannodare i fili della storia, permettendo ai discendenti degli emigranti di mantenere la consapevolezza del passato. La speranza è che questa storia venga conosciuta anche nei paesi di origine.

*Paola Viotto è nata a Pinerolo nel 1952 e si è laureata in Lettere Moderne all'Università Cattolica di Milano, perfezionandosi in Storia dell'Arte. Dal 1975 al 2011 ha insegnato Storia dell'Arte al Liceo classico di Varese, dedicando particolare importanza allo studio del territorio e della storia locale e partecipando con le classi a diversi progetti della Regione Lombardia. All'attività di insegnamento ha sempre unito ricerca e pubblicistica in Storia dell'Arte, con puntuale riferimento al contesto varesino. Dal 1996 è giornalista pubblicista.*

---

<sup>8</sup> *Crowsnest Pass and its People*, cit., p. 430.