

Atti delle Biennali di Franciacorta, 9

# La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino

a cura di  
Federico Troletti



Centro Culturale Artistico della Franciacorta e del Sebino

La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino







Il volume è stato realizzato con il contributo di



Comune di Sale Marasino

*Referenze fotografiche:*

Roberto Predali: pp. 11, 15-16, 18, 34, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 48, 54-55, 56, 60, 61, 62, 63, 71.

Archivio Roberto Predali: pp.

Federico Troletti: pp. 36, 49, 50, 74, 75, 76, 77, 78, 79.

Le immagini e la cartografia del saggio di Pierfranco Rossetti ed Alessandro Peli sono dell'Archivio arch. Rossetti.

La cartografia dei saggi di Giovanni Tacchini e Andrea Sanpaoli è stata fornita dagli autori.

Le immagini del saggio di Paola Castellini sono del Fotostudio Paderni, Passirano (Bs).

La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino

Maggio 2008

ISBN 978 88 902714 8 9

© FdP editore – via Trento 15, 25054 Marone, Brescia – tel. 3395970167

<http://www.maroneacolori.it/robertopredali/>

[robertopredali@maroneacolori.it](mailto:robertopredali@maroneacolori.it)

© FdP editore per le immagini di Roberto Predali e quelle dell'Archivio Roberto Predali

© 2008 Centro culturale Artistico della Franciacorta e del Sebino

Tutti i diritti riservati



## *Presentazione*

Nella suggestiva cornice dell'auditorium – già chiesa dei disciplini – di Sale Marasino si svolgeva nell'ottobre 2005 il convegno di studi *“La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino”* curato dal prof. arch. Giovanni Tacchini e dall'arch. Pierfranco Rossetti, nell'ambito della Nona Biennale della Franciacorta e del Sebino.

Il tema scelto per i lavori congressuali era di rilevante attualità perché aveva lo scopo di seguire i percorsi della viabilità storica e recente nell'area pedemontana a occidente della città di Brescia e intorno al lago d'Iseo. Alcuni esperti e tecnici di differenti competenze – storici, urbanistici, storici d'arte, della cultura, antropologi – si sono interrogati sulle grandi trasformazioni che hanno seguito le vie di collegamento, segnando la vita di questa regione, e si sono chiesti, nello stesso tempo, quanto le piccole e grandi strade sono state veicoli di incontro fra le persone. Un percorso cronologico che ha preso le mosse in età antica e medioevale, per poi muoversi lungo i tragitti dei secoli della modernità, fino a quelli dell'Italia unita e ai recenti tracciati che stanno delineando un territorio sempre più simile a quello della periferia di un centro urbano.

Ne è nato questo libro, ricco di stimoli intellettuali e conoscitivi, ma insieme portatore soprattutto di una richiesta di aperture verso ulteriori approfondimenti tematici. Sono emersi, inoltre, alcuni dei problemi che gli uomini di ieri e quelli di oggi sono stati chiamati ad affrontare: da quelli stimolati dalle vie della fede e della carità, articolate intorno agli antichi centri pievani e agli xenodochi ecclesiastici, alle strutture degli edifici di culto ad aula unica impreziositi da raffinati cicli pittorici, dalla peculiarità dei collegamenti rivieraschi, ai nodi commerciali e turistici, alle strategie di potenziamento o di accelerazione degli stessi – si pensi ai progetti legati al collegamento ferroviario o alla navigazione lacuale -, fino alle questioni legate ai complessi scenari dell'odierna mobilità.

Storia e attualità si fondono dunque in questo lavoro che ha il pregio di discutere di un problema gravissimo per i pesanti risvolti che sta assumendo nella nostra società. Un percorso di riflessione che non vuol dimenticare però le strade di un tempo e, proprio a partire dagli antichi tracciati, si interroga sul significato dell'incontro tra le persone e le culture, nonostante i “pericoli” connessi con il confronto. Ciò avviene grazie anche alle strade; e il loro tracciato, come la loro sicurezza e percorribilità, sono un segno di civiltà e dell'apertura di un popolo.

Questo lavoro è frutto di lunghe e pazienti indagini, e che ora con vivo piacere ci è grato presentare. E' doveroso ringraziare tutti coloro che a vario titolo, dagli autori ai sostenitori pubblici e privati, hanno reso possibile la sua auspicata realizzazione.

Un pensiero di gratitudine particolare è rivolto:

*alla Comunità Montana del Sebino Bresciano e al suo presidente dott. Angelo Zanotti che ha ospitato i lavori congressuali;*

*al comune di Sale Marasino, in particolar modo al Sindaco dott. Claudio Bonisconi;*

*al prof. Gabriele Archetti dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano e, non per ultimo, al prof. Federico Troletti per la premura e la cura nella pubblicazione di questo volume.*

GIOVANNI CASTELLINI  
*Presidente del Centro culturale artistico di Franciacorta e Sebino*

Atti delle Biennali di Franciacorta, 9

# La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino

*a cura di Federico Troletti*

ATTI DELLA GIORNATA DI STUDIO - SALE MARASINO (BS) - OTTOBRE 2005



Centro Culturale Artistico della Franciacorta e del Sebino



FEDERICO TROLETTI  
Storico dell'Arte - Curatore del volume

## Introduzione

La Franciacorta, la sponda orientale del Sebino e la Vallecamonica sono tre lembi di terra della provincia bresciana che, susseguendosi senza interruzione, portano dalla città al confine del nord. Sempre più conosciuti a livello internazionale per fattori enogastronomici, naturalistici ed artistici necessitavano di essere analizzati nel loro insieme con l'ausilio di varie discipline. Il presente volume, pensato e voluto dal prof. Giovanni Tacchini (docente di Architettura del Paesaggio, Politecnico di Milano), contiene gli atti del convegno dal titolo *La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino*, tenutosi a Sale Marasino nell'ottobre 2005 e organizzato dal Centro culturale artistico di Franciacorta e del Sebino.

La prima sessione ha svolto l'argomento della viabilità prima dell'epoca moderna: tra cultura materiale e cultura simbolica. Il prof. Giancarlo Andenna (ordinario di Storia Medioevale, Università Cattolica) ha offerto un quadro esauriente, con notevoli spunti di riflessione, sulle vie di comunicazione, d'acqua e terrestri, in età Medioevale. I dati e i suggerimenti di Giancarlo Andenna sono stati poi ripresi nelle comunicazioni successive. La viabilità antica nel bresciano e l'organizzazione demica e amministrativa era il tema di Dario Gallina (archeologo, Università Cattolica), non pervenuto per la pubblicazione. Seguono i saggi di interesse artistico. Il dott. Federico Troletti (storico dell'Arte Medioevale, Università di Brescia) si è occupato delle chiese ad aula unica presenti nei pressi della via Valeriana individuando tipologie edilizie tipiche e valutando come le chiese e le rocche siano divenute i punti di riferimento paesaggistici e gli elementi identificativi del territorio per i viandanti e gli strateghi militari. La dott.ssa Paola Castellini (storica dell'Arte, Università di Brescia) ha puntato l'attenzione sui cicli iconografici lungo le strade della Franciacorta soffermandosi però nel dettaglio sulla cappella del convento dell'Annunciata a Rovato.

La seconda sessione ha sviluppato il tema della coscienza e progettualità nell'Ottocento bresciano. L'argomento è stato introdotto dalla comunicazione di Giovanni Tacchini che, in modo schematico ma dettagliato, ha esposto in maniera puntuale le considerazioni di ordine tecnico, paesaggistico e antropico, poi seguite e riprese dalla scheda analitica del dott. Andrea Sanpaoli (Politecnico di Milano). L'argomento si è poi sviluppato con l'arch. Claudio Poli (Politecnico di Milano) che si è occupato dei mutamenti dello scenario della mobilità lombarda ed in particolare sulle strade rivierasche.

Un lavoro preziosissimo, con l'apporto di dati tecnici e fotografie aeree di molti centri abitativi con relative analisi dei mutamenti durante i secoli moderni, è stato offerto dall'arch. Pierfranco Rossetti con la collaborazione del dott. Alessandro Peli.

Il dott. Mauro Pennacchio (storico e ricercatore d'archivio) ha svolto una dettagliata e accurata ricerca, supportata con dati d'archivio, delle fasi costruttive della linea ferroviaria Brescia – Iseo – Edolo. Oltre a questo ci è parsa interessante anche la lettura sociale che l'autore svolge e le varie *querelles* politiche sorte intorno a questo progetto di trasporto che ha coinvolto politici bresciani e bergamaschi. In conclusione si ribadisce come un mezzo di trasporto possa essere veicolo anche di idee e di “avvicinamento” ai luoghi della cultura perché portatore di lavoro, turismo e possibilità di collegamento con le città.

L'ultimo intervento della dott.ssa Rosa Rita Colosio (storica locale delle tradizioni del Sebino) propone una panoramica, corredata con foto d'epoca, del trasporto lacustre dalle origini al suo declino.

La viabilità, tematica quanto mai attuale e di spinosa soluzione da parte della pubblica amministrazione, è stata osservata da vari punti di vista individuando in tal modo le motivazioni che hanno portato alla costruzione dei tracciati in epoca premoderna e il loro utilizzo nei secoli successivi. Il rapporto tra popolazione, economia, devozioni e le strade, ha evidenziato come i borghi abitativi, gli opifici, le chiese, abbiano insistito sull'antico tracciato fino al XX secolo avanzato e che solo negli ultimi cinquanta anni, con l'avvento delle nuove strade e di una massiccia urbanizzazione, si è assistito a dei cambiamenti di un paesaggio che per due millenni fu sostanzialmente privo di significative modifiche.

Valutato quanto emerso durante i lavori si vuole sottolineare come questo “incontro” di diverse discipline per l'analisi di un territorio sia l'approccio auspicabile per futuri studi. Infatti questo vuole essere solo il punto di partenza, un suggerimento programmatico e metodologico per uno sviluppo di approfondimenti inerenti la viabilità, l'arte e il paesaggio.

Ci si augura che questi contributi possano anche essere un ausilio per la riscoperta di alcune testimonianze artistiche, paesaggistiche e antropologiche del territorio anche tese alla valorizzazione delle risorse turistiche per un giusto ed equilibrato uso dell'ambiente affinché possa garantire anche una ricaduta economica sugli abitanti. Al contrario possano essere da monito per la generazione presente e futura alcuni errori, commessi in passato e recentemente, che hanno compromesso il paesaggio e gli edifici storici.

Concludendo si vuole portare il lettore a riflettere su quanto troverà in questo volume ed in particolare su come il concetto di paesaggio<sup>1</sup> si sia formato e modificato durante i secoli spesso con posizioni soggettive: senza dubbio il “paesaggio” ha dei riferimenti storici ed artistici nelle vedute pittoriche, ma oggi questa componente deve necessariamente fondersi con i campi più propriamente tecnici come l'urbanistica e l'architettura del paesaggio senza però perdere la nozione imprescindibile che il paesaggio è tale proprio per il modo in cui viene percepito e vissuto dall'uomo. Ed ecco quindi che anche la storia antropica, etnografica, economica e la storia dell'arte (e si vogliono includere pure le scienze sociali) possono essere un importante ausilio per la conservazione del paesaggio inteso, senza ombra di dubbi da parte del legislatore, come un bene culturale<sup>2</sup> da conservare e valorizzare anche con iniziative e ricerche come quella prodotta in questo volume.

Nel ringraziare quanti hanno contribuito a questa pubblicazione in qualità di autori dei testi, coordinatori dell'opera e finanziatori del progetto, mi preme ricordare anche coloro che con contributi culturali, archivistici, suggerimenti e aiuto personale mi hanno supportato durante le fasi del lavoro.

A loro la mia riconoscenza:

*Dario Giambelluca, Antonio Burlotti, Caterina Seriola, Riccio Vangelisti, Liliana Fratti, Marina Giazzi, Gianni Mighali, Marcello Gbeza, Maurizio Gulletta, Maria Rita Troletti, Daniela Ziletti.*

<sup>1</sup> Si veda: R. ASSUNTO, *Il paesaggio e l'estetica*, Napoli 1973; F. FARINELLI, *Storia del concetto geografico di paesaggio*, Milano 1981; C.G. BARBISIO, *La rappresentazione del paesaggio*, Torino 1999; G. ROMANO, *Studi sul paesaggio*, Torino 1978; E. TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia 1988; E. TURRI, *Il paesaggio italiano nel Novecento. Le grandi trasformazioni del territorio nei cento anni del Touring*, Milano 1994.

<sup>2</sup> Vedi il Codice dei Beni culturali e del paesaggio, decreto legislativo 22 Gennaio 2004, n° 42, Art. 131 comma 1: “Ai fini del presente codice per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni”, in M. CAMELLI (a cura di), *Il codice dei beni culturali e del paesaggio*, Bologna 2004.







GIANCARLO ANDENNA

## Le vie “lombarde” tra medioevo ed età moderna: simboli di presenze religiose e realtà economiche e sociali

IL RAPPORTO TRA FIUMI, STRADE E MONASTERI

Da sempre i fiumi sono stati considerati delle strade capaci di portare gli uomini dai monti sino alle grandi pianure e al mare, oppure dal mare alle valli alpine, sino agli alti valichi innevati, collegando tra di loro i diversi territori dell'Europa, in cui si parlavano e si parlano lingue diverse. Anzi l'età medievale ha considerato i fiumi come le autostrade del periodo e sui fiumi hanno navigato gli uomini e le merci. Questa scelta si era imposta nei secoli del tardo impero romano, quando le strade, costruite da Roma per dominare l'intero Mediterraneo e l'Europa continentale, avevano subito un lento e costante declino, poiché non esistevano più le istituzioni a cui era affidato il compito della riparazione dei ponti e del rifacimento del manto viario. Solo gli eserciti viaggiavano in quel periodo sulle strade, o almeno su quanto era rimasto in funzione della antica viabilità dell'impero romano.

Viaggiare nel Medioevo rappresentava pertanto un pericolo per la difficoltà delle vie di comunicazione e per la loro costante insicurezza, tanto che coloro che esercitavano il potere nei primi secoli dell'età barbarica, ormai convertiti alla religione cristiana nella forma del credo cattolico, si sforzavano di creare dei centri di organizzazione della viabilità, capaci di fornire assistenza e aiuto materiale ai viandanti, fossero essi mercanti o nobili, oppure chierici, pellegrini e persone senza fissa dimora. Si formò e si irrobustì pertanto il legame tra fiumi, strade e fondazioni ecclesiastiche, fossero esse canoniche regolari, oppure monasteri, rapporto che rimase insostituibile sino alla fine dell'antico regime, quando l'assistenza, sottratta agli ordini religiosi, fu affidata alla politica dello stato moderno.

Importante fu l'azione dei re merovingi e della società nobiliare franca in questa impresa di fondazione dei centri religiosi nei principali snodi stradali delle Alpi, a sostegno dei pellegrini che dall'Inghilterra e dalla Francia si recavano a Roma, ma anche come avamposti di penetrazione politico militare sui territori del confinante regno longobardo. Si pensi ad esempio al monastero della Novalesa, fondato nel 726 nell'alta Val di Susa dal nobile franco Abbone, sul versante italiano delle Alpi, lungo la strada romana del Moncenisio, che portava da Torino e Susa alla Gallia, o che dalla Gallia conduceva i pellegrini romei a Vercelli, a Pavia e a Piacenza, nella pianura del Po. Gli abati di quel cenobio, favoriti dalla casata franca

dei Pipinidi, si dimostrarono pronti ad aiutare i carolingi, soprattutto Pipino il Breve e Carlo Magno, nella loro penetrazione in Italia nella seconda metà dell'VIII secolo. Occorre infatti ricordare che i longobardi di Desiderio furono sconfitti da Carlo Magno alle Chiuse della Val di Susa, nelle vicinanze del cenobio, proprio con l'aiuto dell'abate della Novalesa, Frodoino. Ma in precedenza l'abate Vultario, superiore della comunità monastica di Saint-Maurice d'Agaune, in Borgogna, oggi Saint Moritz, fondazione ugualmente antica e legata ai Franchi, era penetrato lungo l'asse vallivo segnato dalla vetusta strada romana del Montjovet, detto in seguito Gran San Bernardo, per fondare sul versante transalpino la cella monastica di Saint-Pierre ai piedi della montagna, al fine di predisporre la penetrazione dei monaci franchi nelle terre longobarde della Valle d'Aosta.

Ancora più a levante, sui territori dell'alta valle del Reno, allora occupati dagli Alamanni, e sulle terre del ducato di Baviera e lungo le più frequentate vie di traffico che portavano dai paesi di lingua tedesca ai passi alpini, sorsero nell'VIII secolo dei monasteri che, come i precedenti, svolsero importanti funzioni religiose e politiche al servizio dei sovrani franchi. Intendo riferirmi ai cenobi di Disentis, a settentrione di Coira, sulla strada che da Bellinzona sale al passo del Lucomagno e collega la valle del Reno con la valle del Ticino, con Milano e Pavia. Un altro cenobio, ubicato in questa zona, è quello di San Gallo, sempre lungo il corso del Reno, fondato da monaci legati al monachesimo irlandese di San Colombano. Costui in accordo con i sovrani longobardi aveva in precedenza dato origine al monastero di Bobbio, nella valle della Trebbia, sulla strada che metteva in comunicazione la riviera di Genova con il territorio di Piacenza, ma anche, attraverso il monte Penice, con le terre degli antichi municipi romani di Tortona, di Acqui e di Torino. Altra importante fondazione stradale lungo la via che dalla Baviera conduceva al Reno e attraverso i monti del Trentino e del Tirolo al territorio "lombardo", fu quella della Reichenau, un monastero posto su di un'isola del lago di Costanza, a riprova degli stretti legami esistenti tra strade e vie d'acqua.

I rapporti di questi cenobi con il mondo dei carolingi e con i centri religiosi dell'Italia settentrionale sono ben documentati a partire dalla seconda metà dell'VIII secolo e sino alla fine del IX. Verona ebbe ad esempio due vescovi strettamente collegati al chiostro della Reichenau. Il primo, Egino, fu attivo nella importante città sull'Adige tra il 780 e il 799, mentre il successore Ratoldo appare nei documenti come un ligio *fidelis* di Ludovico il Pio, che nelle complesse vicende politiche della lotta tra il sovrano e i suoi figli non seppe adattarsi ai cambiamenti, tanto da essere destituito e rimandato nel monastero della Reichenau nell'834 dall'imperatore Lotario. Anche a Brescia e a Bergamo i cenobiti della Reichenau,

soprattutto per opera del monaco Maginfredo, ebbero modo di esercitare la loro attività: Maginfredo, dopo aver a lungo collaborato con il vescovo Aganone di Bergamo, fu scelto dal presule bresciano Ramperto come abate per il suo erigendo monastero cittadino di San Faustino. Infine va sottolineato che il vescovo di Pavia, Liutardo, nel fondare attorno alla metà del IX secolo l'abbazia di San Donato della Scozola, sulle rive del Lago Maggiore presso Sesto Calende, volle che l'ente religioso fosse governato da una comunità di monaci proveniente da San Gallo. Anche in questo caso il cenobio era sorto sulla più importante via d'acqua dell'Italia settentrionale, capace di collegare la "Lombardia" alla valle del Reno, sia in un primo momento attraverso il passo del Lucomagno, sia in seguito attraverso quello del San Gottardo. I due passi permettevano di collegare i territori tedeschi all'alta valle del Ticino e a Bellinzona e poi attraverso il Verbano e il Ticino a Milano, a Novara, a Pavia e al corso del Po.

Anche nei territori del ducato di Baviera sorsero nell'VIII secolo dei monasteri sulle più importanti vie di transito verso le Alpi, i quali svolsero sia funzioni religiose, come l'intercessione per i fondatori defunti e per i principi, oppure l'assistenza ai viandanti e ai pellegrini, sia finalità più squisitamente politiche. Tra il 760 e il 764 Waltrich, appartenente all'importante casato degli Huosi, i cui membri agivano in stretta collaborazione con la dinastia dei Pipinidi, fondò il monastero di San Dionigi di Schäftlarn, di cui divenne abate, secondo una consolidata modalità di operare della nobiltà. Successivamente, pur mantenendo quella dignità monastica, egli ricoprì anche la carica di abate del cenobio di San Benigno di Digione e infine fu eletto vescovo della stessa città, quasi a testimoniare nella seconda metà dell'VIII secolo gli stretti rapporti tra il suo casato bavarese e la famiglia dei primi Carolingi. Con lui appare la figura del monaco, o meglio abate, funzionario del regno, che nel mondo longobardo non era presente, giacché i Franchi utilizzarono per il controllo e l'amministrazione dei territori sia funzionari laici, sia ecclesiastici, cioè dei vescovi che erano contemporaneamente monaci o abati, o che si erano formati nelle più importanti abbazie dei territori da loro dominati.

Inoltre nella diocesi di Bressanone, entro il settore orientale della Val Pusteria, i Bavari del duca Tassilone III, in piena espansione contro gli Slavi, rafforzarono il confine verso quel territorio con la fondazione nel 769 del cenobio di San Candido di Innichen. L'ente religioso fu subito affidato all'abate Atto Huosi di Scharnitz, una abbazia creata nel 763 dallo stesso casato bavarese in diocesi di Frisinga, di cui il medesimo Atto era anche vescovo. Nella fondazione di San Candido appare una nuova finalità, che non emergeva in quei territori dal tempo di Colombano, quella di affidare ai monaci l'opera di conversione delle popolazioni slave ancora pagane: "*incredulam generationem sclavorum ad tramitem veritatis deducendam*".

Per questo si creò un forte centro di colonizzazione nella Val Pusteria, che a quel tempo era poco abitata. Inoltre i monaci di Innichen seppero anche organizzare la funzionalità della rete stradale, che dalla Baviera conduceva nella valle dell'Adige. Una donazione di un abitante del Norico, realizzata tra l'827 e l'828, attribuì all'abbazia terre, centri abitati e servi, ubicati nelle valli dell'Isarco, dell'Inn e dell'Adige, nonché nei dintorni di Bolzano. La cessione fu approvata anche dai vescovi di Frisinga e di Sabiona nella località di Bressanone, ove confluivano le strade che scendevano da Innichen e da Vipiteno: Bressanone diveniva ora il fulcro di tutti i rapporti stradali e questo fatto impose, dopo poco tempo, il trasferimento della sede episcopale di Sabiona nel nuovo centro strategico in cui erano attivi i monaci di San Candido.

Una minore presenza lungo le strade del territorio delle Alpi ebbero invece i sovrani e i nobili longobardi, le cui fondazioni si collocano tra VII e VIII secolo nella pianura padana, ma sempre lungo il corso dei fiumi, oppure nella Tuscia o nella campagna romana. Nel 612, infatti, intercorse un accordo tra re Agilulfo e l'abate irlandese Colombano, che da decenni aveva impressionato con le sue numerose fondazioni monastiche il mondo aristocratico dei Merovingi, provocando anche scontri con la corte dei Pipinidi e con i vescovi del regno franco. Inoltre la posizione dell'irlandese sul problema della data di celebrazione della festa pasquale, diversa da quella romana, lo rendeva gradito ai sovrani longobardi, in quanto non poteva essere facilmente accomunato con il papato. Agilulfo donò pertanto a Colombano un ampio territorio incolto e boschivo nella valle della Trebbia, ai confini con la Liguria bizantina, ove sorse la celebre abbazia di Bobbio, culla della cultura dell'Italia settentrionale. Alla sua morte, avvenuta nel 615, i successori dovettero affrontare tre spinosi problemi: quello dei rapporti con il mondo degli ariani, quello dei legami con i cattolici aderenti allo scisma dei tre capitoli e quello dei possibili sviluppi politico-religiosi con i cattolici legati alla Chiesa di Roma. Si trattava di questioni complesse, che rivelavano inoltre forti ambiguità, non facilmente riferibili nella loro soluzione alla buona volontà dei monaci. Inoltre all'interno del cenobio, ove la comunità era molto cresciuta, fu difficile conservare in modo integro la regola dell'abate irlandese, che fu in più riprese mescolata con quella benedettina, sino al definitivo trionfo di questa ultima al tempo di Benedetto di Aniane e di Ludovico il Pio. Ma l'aspetto più importante per la storia monastica di Bobbio fu fornito dalla presa di posizione papale del 628 favorevole ai monaci nella lotta contro i vescovi di Tortona. I documenti in questione, apparsi dubbi a numerosi critici del passato, sono stati di recente riconsiderati e ritenuti non solo autentici, ma anche modello per le successive lettere papali di esenzione da alcuni poteri episcopali, quali quello di celebrare la messa nel cenobio o di

intervenirvi per atti riguardanti l'ufficio episcopale senza una specifica richiesta dell'abate. Era evidente che i monaci esercitavano sulle terre da loro possedute anche azioni di cura pastorale dei rustici.

Una ulteriore spinta alla diffusione del cenobitismo stradale in Italia provenne dai re Pertarito, fondatore del cenobio di Sant'Agata lungo la riva pavese del Ticino, e Cuniperto, che volle dedicare un monastero a San Giorgio in ricordo della battaglia di Coronate. I due sovrani favorirono la definitiva conversione al cattolicesimo romano dei longobardi e quindi le fondazioni cenobitiche tornarono a risorgere, come avvenne a Lucca con la costruzione di San Frediano ad opera del nobile Faulo. Il monastero ricevette dal vescovo della città nel 685 la garanzia della libera elezione dell'abate. Ma anche nella selva piemontese di Lucedio sorse un cenobio per merito di un nobile longobardo, divenuto in seguito abate, la cui opera fu solennemente approvata nel 707 con un precetto di Ariperto II, che i critici considerano sostanzialmente autentico. La fondazione, dedicata a San Michele, il cui culto si era sviluppato nel Gargano e nel ducato di Benevento negli ultimi decenni del VII secolo ad opera della locale famiglia ducale, sembra essere la prima di numerosi altri centri monastici legati alla figura dell'arcangelo, divenuto nell'VIII secolo protettore del regno. San Michele di Lucedio era posto nelle immediate vicinanze del corso del Po, nella pianura settentrionale non molto lontano da Chivasso e sembra fosse una delle antiche mete di culto verso l'arcangelo. Fra queste istituzioni monastico-santuariali mi piace ricordare anche Sant'Angelo in Tancia in una grande foresta posta nel territorio reatino, già operante, sotto la proprietà dell'abbazia di Farfa, alla fine dell'VIII secolo.

Con il regno di Liutprand, che Paolo Diacono tratteggia con l'immagine classica del sovrano pio e caritatevole, l'attività di erezione dei cenobi ebbe un notevole incremento. Il re edificò a Pavia il monastero di San Pietro in Ciel d'Oro, ove depose le reliquie di Sant'Agostino. Inoltre volle che nella basilica i monaci, dopo la sua morte, pregassero costantemente e celebrassero le messe quotidiane per la sua anima. Questa attività di intercessione, svolta dai cenobiti, influenzò anche gli esponenti maggiori della società longobarda, che pensarono di erigere monasteri su importanti assi stradali al duplice scopo di aiutare i pellegrini e i bisognosi e di assicurarsi la salvezza dell'anima. Fondazioni simili avvennero a Berceto, sulla via Francigena, mentre a Corte Olona, presso un importante *castrum* regio, Liutprand aveva edificato dei cenobi. Infine il gastaldo Warnefrid fondò nel 730, appena fuori la città di Siena, su di una importante strada consolare romana, il monastero di Sant'Eugenio, dotandolo di ampie proprietà terriere e di preziosi beni mobili.

Il successore di Liutprand, il duca friulano Ratchis, dopo un breve periodo di



governo fu destituito da suo fratello Astolfo e costretto a ritirarsi nel monastero di Montecassino, mentre la moglie Tassia e la figlia Rattruda divenivano monache nel cenobio meridionale di Plumbariola. Un re che sceglieva di essere monaco doveva in un certo qual senso impressionare l'opinione pubblica, anzi la fama della sua conversione fu raccolta dal *Liber Pontificalis*, che la attribuì alla azione di papa Zaccaria. Ratchis in questa fonte appare come un personaggio positivo, tanto da influenzare le generazioni successive dei monaci toscani, che gli attribuirono la fondazione del cenobio di San Salvatore al Monte Amiata. In realtà un documento del 770 ascrive la fondazione della celebre abbazia toscana, studiata dal compianto Wilhelm Kurze, all'iniziativa dell'abate Erfo, ricordato anche nella nota carta del 762, conosciuta sotto il nome di *Donatio sestensis*, documento rogato a Nonantola, località in cui qualche anno più tardi uno stretto parente di re Astolfo, di nome Anselmo, eresse un cenobio su terra fiscale donatagli dal sovrano. Pertanto le abbazie del Monte Amiata e di Nonantola ebbero in comune la fondazione regia e l'ubicazione su terra appartenente al *publicum*. Tale fatto permise a Desiderio di intervenire, dopo essere divenuto re, per allontanare dalla guida del cenobio di Nonantola il fondatore Anselmo, considerato un oppositore politico, il quale riprese la sua carica solo dopo la conquista del regno longobardo ad opera di Carlo Magno.

Anche nella campagna romana le fondazioni monastiche ubbidiscono alla regola del rapporto con le importanti vie di traffico: un caso esemplare è quello del cenobio di Farfa, innalzato alla fine del VII secolo dal franco Tommaso di Morienne, nel territorio del ducato di Spoleto, nei pressi di Fara Sabina, lungo l'asse viario della Salaria, anche per favorire l'ospitalità dei pellegrini che si recavano a Roma e al monte Gargano, presso la grotta dell'angelo. Il monastero ebbe subito l'appoggio del duca spoletino Faroald II e la concessione di alcune limitate prerogative di esenzione dal papa Giovanni VII nel 705. La presenza dell'abate franco, Tommaso, non era casuale, come alcuni testi sembrano sostenere, in quanto anche i suoi immediati successori provenivano dai territori della Gallia e dell'Aquitania.

Le conquiste di Carlo Magno dell'intera Baviera e dell'Italia centro-settentrionale tolsero ai monasteri alpini sulle vie di passo la loro funzione di controllo dei confini, tuttavia il sovrano continuava a mantenerli in piena efficienza in quanto essi potevano essere utili, sia per pregare Dio che concedesse la vittoria alle sue spedizioni militari, sia per fornire armati e vettovaglie agli eserciti carolingi. Anche in questo caso esisteva una forte differenza tra il monachesimo longobardo e quello carolingio: i Franchi chiedevano agli abati non solo di essere dei pro-vetti amministratori, ma anche dei capi di contingenti militari formati da vassalli,

mantenuti sulle terre monastiche. Prima della riforma di Benedetto di Aniane i monasteri franchi di istituzione regia dovevano infatti al loro sovrano dei *servitia*: in primo luogo l'obbligo dell'ospitalità e del mantenimento della corte del re in viaggio, a cui si affiancavano delle prestazioni politico-militari ad opera degli abati, considerati come *fideles* e tenuti a fornire una *militia*, o meglio un servizio militare durante le campagne di guerra. La lettera di Carlo Magno all'abate Fulrado costituisce un esempio molto chiaro di tali obblighi: in essa è contenuto un esplicito ordine di precettazione ad un abate, al quale si richiedeva di intervenire alla spedizione militare in qualità di *senior*, o meglio come capo di un certo numero di *vassi*, cioè di fedeli cavalieri. Costoro erano degli esperti di combattimento a cavallo ed erano mantenuti con la concessione di benefici tratti dalle proprietà del monastero. Inoltre i cenobi alpini e quelli della pianura padana, che possedevano beni nelle vallate, in cui le strade conducevano ai valichi, come San Pietro in Ciel d'Oro e Sant'Ambrogio di Milano, erano considerati da Carlo Magno come centri di organizzazione della viabilità e dei trasferimenti, in quanto il sovrano riteneva che le valli alpine fossero dei punti centrali nel sistema delle comunicazioni tra i diversi regni del suo impero.

Per comprendere questa finalità dell'imperatore è molto importante la conoscenza dell'*Ordinatio imperii* dell'806, una decisione politica con cui furono per la prima volta separati i tre regni di Germania, di Langobardia e di Aquitania. Nel caso di possibili difficoltà in Italia per il figlio Pipino, il fratello Carlo sarebbe entrato nella pianura padana con i suoi eserciti passando per la Valle d'Aosta e per la strada del Montjovet, guardata dal cenobio di Saint Moritz nell'Agaunia, mentre il terzo figlio, Ludovico, avrebbe potuto transitare dalla via del Moncenisio nella Val di Susa, resa sicura dal monastero della Novalesa. Al contrario Pipino avrebbe potuto attraversare le Alpi retiche passando per il Lucomagno e per Coira, ove era attivo il cenobio di Disentis, oppure superando le Alpi noriche attraverso la Val Pusteria, o la valle dell'Isarco, ove agiva il cenobio di San Candido di Innichen.

#### IL PROBLEMA DELLA SICUREZZA STRADALE

Da sempre il potere politico tende a manifestare la sua capacità organizzativa e amministrativa comunicando ai sudditi e agli stranieri la sicurezza che sa garantire sulle sue strade. Anche in età medievale tale motivo dominante della comunicazione del potere fu ampiamente utilizzato. Nel Mezzogiorno un arcivescovo di Salerno di nome Romualdo Guarna scrisse nel XII secolo una importante *Cronaca* e in quel testo egli narrò le impressioni che gli ambasciatori lombardi avevano avuto del regno dell'Italia meridionale e del re normanno Guglielmo II.

Il sovrano appare come garante della pace e della giustizia (*amator pacis et cultor iusticie*), poiché egli assicura ai suoi sudditi la pace esterna e la sicurezza interna. I viaggiatori lombardi infatti, sia i mercanti che i pellegrini, lo potevano facilmente testimoniare, poiché sulle sue strade e nelle sue campagne essi dormivano sonni tranquilli senza dover pagare una scorta (*in viis et campis sine custode dormiunt*) e la sicurezza era pure presente nei boschi, che erano notoriamente per l'uomo medievale dei luoghi molto pericolosi, popolati da animali spaventosi, da banditi e da delinquenti. Orbene nelle foreste del Mezzogiorno era possibile riposare durante la notte senza essere derubati (*in nemoribus absque suarum rerum amissione quiescunt*). L'elogio assume un tono più elevato se si pensa che in precedenza l'abate Alessandro di Telese aveva scritto che, prima che Ruggero II, nonno di Guglielmo II, prendesse il potere, i pellegrini e i mercanti di passaggio sulle strade del regno di Sicilia, venivano spogliati e aggrediti per i loro averi, tanto da finire ammazzati in luoghi nascosti. La paura non colpiva solo gli stranieri, ma si estendeva anche agli abitanti delle campagne e ai contadini, poiché essi non avevano alcuna quiete o sicurezza personale quando desideravano uscire dal villaggio per coltivare i loro campi. In questa situazione di incertezza e di terrore Alessandro di Telese pone l'azione politica di Ruggero II, "un seme della stirpe del Guiscardo", intento ad evitare che il paese potesse andare completamente in rovina. Conquistato il trono e legalizzata la sua carica di sovrano con l'incoronazione, Ruggero II poté eliminare completamente, con l'aiuto di Dio, ogni forma di aggressione e di sopruso dai confini del suo regno e nel contempo perseguire solo scopi di giustizia e di pace.

La propaganda politica da sempre insiste su tali concetti e i sovrani furono inclini a perseguire una legislazione che ben si adattasse a tali finalità. Federico II, dopo essere stato consacrato e incoronato imperatore a Roma il 22 novembre 1220, promulgò una *Constitutio in basilica beati Petri*, che garantiva, insieme alle libertà della Chiesa, la pace sui territori dell'impero e la possibilità di una spedizione in soccorso della Terra Santa. Un'altra caratteristica del documento fu quella di offrire tranquillità e sicurezza a tutti i sudditi, nonché ai pellegrini contro i banditi che pullulavano sulle strade europee, e infine ai mercanti, a cui si assicuravano le indennità di ricupero delle merci in caso di naufragio.

Nel frattempo anche i pontefici, tra cui Onorio III, colui che aveva incoronato Federico II, presero posizione sul problema della sicurezza stradale. Una lettera di papa Onorio III agli uomini politici di Perugia li incoraggiava ad eleggere due o tre persone (*rectores*) con il compito di punire i falsari, di riparare le strade e di renderle più sicure per coloro che su di esse trasportavano le merci. E in un altro scritto, rivolto a tutti i cristiani, il pontefice dichiarava di aver ben presente quali

ingiurie, molestie e gravami sopportavano coloro che giungevano a Roma o ne ripartivano. Ufficio del papa era quello di perseguire i banditi di strada, rendendo sicure le vie pubbliche, ma anche di fornire ogni aiuto ai viandanti. Nel primo caso Onorio III pensava di lanciare sui delinquenti (*violatores stratarum*) e sui loro complici, di fronte a tutto il popolo, la scomunica tre volte all'anno e precisamente il giovedì santo e nelle festività dell'Ascensione e della consacrazione della basilica vaticana di San Pietro.

Ma le scomuniche non spaventavano i ladri e i banditi, anzi questi erano diventati più forti e più organizzati, soprattutto nel Settentrione dell'Europa. A dare ascolto al priore dei Premonstratensi, Burcardo di Ursperg, tra XII e XIII secolo gli uomini non solo litigavano tra di loro e si davano la morte, ma molti organizzavano rapine, depredazioni, saccheggi, assalti e latrocini sulle strade della Germania e dell'Italia. Le strade pubbliche dei territori tedeschi, nella regione del Reno, frequentate da simili delinquenti, erano così tanto abbandonate e deserte che su di esse nascevano le graminacee e le erbe come nei buoni prati (*circa Rhenum regie et publice strate in tantum deserte sunt, quod gramina in eis creverunt qualia in bonis pratis*).

#### UN PRONTUARIO DI VIAGGIO SULLE STRADE DEL DUECENTO

Anche i prontuari di viaggio, in cui si offrono ai mercanti e ai pellegrini le istruzioni per garantire la sicurezza del viaggio, sottolineano simili pericoli. Alberto di Stade, vissuto nella prima metà del Duecento, nello scrivere i suoi *Annali di Stade*, inserisce un dialogo tra due chierici, uno dei quali, Firri, intende recarsi a Roma e poi a Gerusalemme e quindi chiede al compagno, Tirri, indicazioni sull'itinerario sia per l'andata, sia per il ritorno. Rimane assodato che il viaggio di andata debba realizzarsi utilizzando la strada del Moncenisio, che Tirri illustra con qualche esagerazione e con qualche errore geografico, come ad esempio quello di affermare che il torrente Orco si getta nel Rodano, mentre il fiume, dopo aver formato la valle di Locana ed aver bagnato il Canavese, confluisce con le sue acque nel Po ad oriente di Chivasso. Gli attraversamenti dei fiumi non sono sempre indicati dal chierico tedesco, segno che Tirri non conosceva bene l'itinerario, in quanto propose di non passare il Po a Torino, ma di proseguire sulla riva settentrionale, attraverso Chivasso, Saluggia, Livorno Ferraris e Vercelli, ove Firri avrebbe guadato comodamente la Dora, il Cervo e la Sesia, raggiungendo infine Pavia, ove era funzionante un ponte sul Ticino. Da Pavia l'itinerario conduceva a Piacenza e al santuario di Borgo San Donnino, ma Tirri si dimenticò di annotare che a Piacenza era necessario passare sul ponte di barche il fiume Po, oppure che era possibile navigarlo, in quanto da secoli le imbarcazioni dei Cremonesi trasportavano le

persone e i prodotti, fra cui il sale, da Chioggia sino a Cremona e a Piacenza. Ma Tirri era orientato a far percorrere al suo compagno l'antica strada romana, la via Emilia, almeno da Parma a Bologna. Da questa ultima città si dipartivano due itinerari attraverso gli Appennini: uno, ben conosciuto da Tirri, che lo indicò come la *via melior*, per Forlì e Bagno di Romagna (*Balneum Sanctae Mariae*) sino a Camaldoli, per poi scendere lungo la valle dell'Arno sino ad Arezzo. Da questa città si raggiungeva poi Castiglion Fiorentino, Castiglione del Trasimeno e Montefiascone, ove Firri poteva imboccare la via Cassia e, dopo aver sostato a Viterbo e a Sutri, entrare finalmente a Roma. Il secondo itinerario, non consigliato anche se più breve, procedeva verso Firenze, Siena, Buonconvento, Acquapendente, Bolsena e si ricongiungeva a Montefiascone sulla via Cassia al precedente cammino.

Ovviamente il viaggio a Gerusalemme avveniva per mare e non è qui il caso di analizzarlo. Mette conto invece di indicare le strade del ritorno da Roma verso la Germania. Firri chiese pertanto al suo compagno quale itinerario fosse più consigliabile. La risposta di Tirri fu nel contempo evasiva e sensata: «Mi sembra inutile prefissare una via, perché la compagnia e gli eventi che ti possono succedere ti imporranno l'itinerario». Ma se qualche lettore volesse conoscere quali strade potevano essere percorse dai mercanti e dai pellegrini tedeschi per rientrare in Germania, Tirri era pronto a soddisfare la curiosità: le strade erano essenzialmente quattro. La prima per Trento, Bolzano, Bressanone e il passo del Brennero; la seconda per la Val Pusteria e Dobbiaco, la terza per la Val Leventina e il Gottardo, e infine la quarta per la Valle d'Aosta e il passo del Montjovet, o Gran San Bernardo.

Se si intendeva passare le Alpi a levante la meta del viaggio di ritorno non era Bologna, ma Ravenna, ove si presentavano due possibilità, che avevano aspetti negativi forti, ma tra loro differenziati. La strada della Val Pusteria prevedeva una facile navigazione in nave sino a Venezia, da dove era possibile raggiungere Treviso a piedi e poi con un lungo e tortuoso cammino attraverso il Cadore e le Dolomiti il centro di Dobbiaco nella Val Pusteria. Questo ultimo tratto alpino per Tirri era da scartare in quanto *carissimi sunt tempora et mala hospitia*. Il clima era freddo e la situazione delle istituzioni ospitaliere era scarsa e le osterie erano poco raccomandabili. La strada di Trento era invece più agevole nel tratto montano, ma all'inizio era pericolosa, poiché si snodava attraverso le pianure paludose del delta del Po. Tirri fu tassativo: «Da Ravenna raggiungi Ferrara *per modicam aquam ex utroque latere omnino paludosam* sino al passaggio del Po». Tuttavia Firri doveva fare attenzione nelle valli di Comacchio e del Polesine, poiché, anche se l'acqua era bassa, durante i temporali e le tempeste di mare essa era molto pericolosa, in quanto non esistevano rifugi sui due lati, per la presenza massiccia delle paludi

(*est valde periculosa, quia a nullo latere refugium est, obstantibus paludibus*). In questo caso Tirri consigliava caldamente di passare le paludi del delta a cielo sereno e su di una buona imbarcazione (*tempore tranquillo in bona navi*). Ma vi era ancora un grave inconveniente su questo itinerario ed era fornito dagli abitanti, poiché tra le paludi e la malaria «*bonos homines ibi habere non potes*». Tutti gli abitanti di quelle terre umide e desolate erano infatti da considerare come dei *nequissimi seccatores*. Pertanto Tirri impose a Firri di attraversare il Polesine e le paludi di primo mattino e non al tramonto: «*Transeas ergo contra diem, non contra noctem*».

Lasciato alle spalle il Po e le sue paludi del delta, Firri poteva finalmente raggiungere Rovigo, per poi attraversare l'Adige di fronte ad Anguillara e fermarsi a Padova. Il consiglio che il compagno offriva era quello di risalire il corso del Brenta sino a Bassano e raggiungere Trento attraverso la Val Sugana. Ora iniziava il vero *introitus ad montana*. Si risaliva il corso dell'Adige sino alla sua confluenza con l'Isarco e poi era necessario seguire questo ultimo fiume sino a Klausen, Chiusa, e successivamente a Brixen, la piccola città vescovile di Bressanone. Da Bressanone iniziava l'ascesa al passo del Brennero, che immetteva nei territori tedeschi, verso la valle dell'Inn e il centro austriaco di Innsbruck.

Le due altre strade del settore occidentale delle Alpi erano relative ai passi del San Gottardo nella valle del Ticino e del Montjovet nella valle d'Aosta. Per questo ultimo itinerario Tirri annunciò che si trattava di un viaggio lungo e molto faticoso su una strada già utilizzata dai Romani sino al VII secolo, come testimoniano i reperti archeologici, e poi abbandonata. La ripresa della funzionalità stradale avvenne nel corso dell'XI secolo ad opera dei canonici di Aosta e del loro arcidiacono, Bernardo, che fondò un ospizio intitolato a San Nicola sul passo alpino, nei pressi dell'antico tempio dedicato a Giove Pennino. Nell'ospizio furono alloggiati dei canonici regolari, che avevano come finalità la preghiera e l'obbligo di ospitare e soccorrere i pellegrini e i viandanti. Era una via probabilmente utilizzata dai Normanni dell'Italia meridionale nei loro viaggi da Nord a Sud e viceversa, che permetteva di collegare Torino a Martigny e, per chi avesse voluto recarsi in Germania, a Basilea.

I due itinerari muovevano da Bologna e da Piacenza, ove superato di nuovo il Po sul ponte di barche, iniziava il secondo cammino verso Milano, Como, il lago di Lugano e, attraverso il monte Ceneri, il centro di Bellinzona nella valle Leventina sino al San Gottardo, «*per Elvelinum montem quem longobardi vocant Ursare*». Il passo era stato aperto nei primi decenni del Duecento dagli abitanti della valle Orsera, che erano da antica data in comunicazione con il monastero di Disentis attraverso il passo dell'Oberalp. Essi costruirono probabilmente dei ponti in legno sulle gole



di Schollenen per permettere il passaggio di una mulattiera lungo le valli della Reuss. Da parte sua l'arcivescovo di Milano, Enrico Settala, prima del settembre del 1230, era salito sino al passo sopra Airolo per consacrare una cappella dedicata al vescovo Gottardo, un cancelliere imperiale dei primi anni dell'XI secolo. Proprio per la presenza di questo nuovo passaggio nel 1231 re Enrico VII di Germania, figlio di Federico II, riscattò il territorio di Uri dal dominio degli Asburgo e lo pose sotto il controllo dell'impero. L'operazione fu effettuata poiché dal cantone di Uri era possibile risalire nella valle Orsera e raggiungere attraverso il nuovo passo, ormai detto di San Gottardo, la valle Leventina e il corso del Ticino sino a Bellinzona e al Lago Maggiore. Si creava in questo modo una grande arteria di notevole importanza europea per tutti i traffici commerciali diretti da Zurigo su Milano e la valle padana. Si trattava di una via direttissima tra i territori tedeschi della zona renana e la pianura padana, che evitava il lungo giro per risalire il tortuoso corso del fiume Reno verso San Gallo, Coira, Disentis e il Lucomagno.

L'arteria fu subito usata dai mercanti e dai pellegrini, ma anche dagli eserciti. Ai Milanesi il controllo della valle Leventina e della fortezza di Bellinzona serviva per fermare le truppe imperiali e per impedire che le forze tedesche si congiungessero con quelle italiane di Federico II. All'imperatore il possesso della valle era utile per ragioni opposte. Infatti quando nel 1239 Como passò nel campo imperiale, Bellinzona fu subito occupata dalle truppe tedesche. Alla conquista del castello parteciparono probabilmente gli uomini dei cantoni forestali di Uri, Schwyz e Unterwalden, chiamati a scendere in Lombardia attraverso il Gottardo per recarsi a combattere negli eserciti di Federico II. Nella Leventina e nella Val di Blenio il potere era passato nelle mani dell'imperatore, giacché nel 1240 agiva un podestà del sovrano, il quale alla fine di quell'anno, durante l'assedio di Faenza, rilasciò ai liberi uomini delle *vallis in Sultz et vallis Uranie*, e agli *hominibus Subsylvanien-sibus*, fedeli all'impero, il privilegio di poter dipendere solo dal potere regio, in quanto essi avevano scelto tale dipendenza, rifiutando la signoria di Rodolfo III d'Asburgo. In questo modo gli Urani capovolgevano le decisioni dell'assemblea imperiale di Ulm, dell'autunno del 1218, quando fu spartita l'eredità degli Zähringen e il territorio di Uri fu assegnato agli Asburgo.

Nel 1236 Alberto di Stade passò attraverso il Gottardo mentre ritornava in Germania da Roma; egli poteva constatare che la strada del valico era stata da poco inaugurata e che si presentava come la via più rapida per la Germania. Le difficoltà della discesa verso Zurigo su spericolati ponti di legno erano subito ripagate dalla comodità successiva del percorso, che era possibile compiere per lunghi tratti in barca sui laghi dei cantoni forestali elvetici. Da Zurigo il cammino si indirizzava poi verso Basilea, sul lago omonimo, ove il pellegrino e i mercanti

salivano in barca per raggiungere comodamente Colonia. Per questo Tirri poteva dire al suo compagno: «*Cum veneris Basileam bene fac pedibus tuis et intrando navem descende usque Coloniā*». Navigare fa bene ai piedi del viaggiatore; il rapporto tra fiumi e strade, da cui abbiamo preso le mosse, si rinsaldava nell'osservazione arguta di Tirri.

#### QUALCHE CONSIDERAZIONE A MARGINE

Furono coscienti i medievali dell'importanza di questa arteria stradale che saldava l'Europa del Nord con quella del Sud? Si legga la lettera scritta dal podestà di Milano, Luca Grimaldi, nel 1242 a Gregorio di Montelongo, dopo la conquista ad opera delle truppe della Chiesa Romana del castello di Bellinzona. «Ora ci sono aperti gli itinerari di Francia e di Germania e nel contempo essi sono chiusi ai nostri nemici, così che non dovremo più temere gli attacchi di Federico II, novello Nerone, né il furore dei Teutonici». Ma Milano avrebbe anche controllato tutte le merci dal San Gottardo ad Airolo e da qui, lungo il Ticino ed il Lago Maggiore, sino al territorio pianeggiante e attraverso il naviglio sino alla città ambrosiana. Due anni più tardi anche Lucerna e gli Urani passarono in campo papale e milanese; i commercianti svizzeri, i barcaiolari e i trasportatori di merci aderirono al gruppo antifedericiano, poiché «temevano rappresaglie da parte dei Lombardi nel commercio e nei trasporti; questi ultimi erano ormai in grado, dopo la conquista di Bellinzona, di chiudere le importazioni di grano verso la Germania e di deviare il transito di merci sui valichi vallesani e attraverso il Lucomagno».

La fortuna di Milano dipendeva anche dal controllo di questa strada dell'Europa.

In questo scritto non si è fatta alcuna osservazione sulla strada del Lago di Como, che da questa ultima città, oppure da Lecco, portava in barca sino a Chiavenna e da questo importante castello, attraverso il passo del Maloia, sino a Saint Moritz, Coira, Bregenz sul Lago di Costanza, e infine Ulm. Il centro di Coira era ugualmente raggiungibile da Chiavenna e da Madesimo lungo la strada del passo dello Spluga. Indubbiamente i due valichi furono usati nel corso del XII secolo dai milanesi e dai comaschi, nonché dalle truppe del Barbarossa, ma le eccessive altezze dei due valichi, che raggiungevano il primo i 1815 metri e i 2115 il secondo, nonché la lunghezza della strada per la Germania li resero meno appetibili dopo l'apertura del pur elevato passo del San Gottardo.

Non ho parlato di Brescia, una città la cui importanza stradale era legata alla direttrice Est-Ovest, a circa metà strada da Verona a Milano. L'andamento stradale bresciano Nord-Sud non aveva molta rilevanza internazionale, poiché la Val Trompia e la Val Camonica, pur avendo grande incidenza sull'economia

della città, non erano solcate da ampi e profondi fiumi e non portavano verso valichi alpini che potessero mettere in comunicazione i camuni e i valtriumplini con le popolazioni europee. Al contrario la Val Trompia e la Val di Scalve erano ricche di giacimenti di ferro e permettevano all'artigianato bresciano di dominare il mercato lombardo. Allo stesso modo la lunga e larga Val Camonica assicurava un vasto allevamento del bestiame e prodotti agricoli di vitale rilevanza per la città.

Le strade dunque sono importanti, ma la storia delle città italiane, se non può prescindere da esse, non è determinata dalle comunicazioni stradali, che di per sé risultano solo come un elemento di forza e di facilitazione dei commerci e degli scambi culturali. Insomma le strade internazionali sono un elemento di rilevante importanza, ma occorre che le comunità o il potere politico decidano di investire nei progetti, o meglio in strategie economiche su di esse, al fine che esse risultino decisive per lo sviluppo futuro di un territorio. Se un monito può infine venire da queste osservazioni, riguarda l'uso che nel Medioevo italiano le città fecero dei trasporti sui fiumi e sui navigli. Si trattò di una scelta oculata, che seppe garantire il successo commerciale e la fortuna economica di città che oggi sono in larga misura dimenticate, come Pavia, Mantova, Como e Cremona. Gli studi di storia medievale e moderna dell'Italia settentrionale le ha in qualche modo ripresentate nella loro dimensione più concreta, quella di aver saputo sfruttare il grande corso del Po, dell'Adda, del Mincio e dei bacini del Lario e del Lago di Garda per incrementare i commerci tra le varie regioni italiane ed europee e per offrire lavoro, cultura e ricchezza ai loro abitanti. Abbandonate le vie d'acqua quelle città decadde, ma in questa strana epoca di ritorni non è detto che le opportunità dell'età medievale non abbiano a ripresentarsi.

## BIBLIOGRAFIA

G. ANDENNA, *Linea Ticino. Sull'unità culturale delle genti del fiume nel medioevo*, Bellinzona 2002; ID., *In cammino nel Mezzogiorno dalle Alpi a Roma e da Gerusalemme a Roma*, in M. OLDONI (a cura di), *Tra Roma e Gerusalemme nel Medio Evo. Paesaggi umani e ambientali del pellegrinaggio meridionale*, Atti del Congresso internazionale di Studi, Salerno, Cava de' Tirreni, Ravello, 26-29 ottobre 2000, III, Salerno 2005, pp. 911-921; ID., *Monasteri e canoniche regolari nelle Alpi*, in E. CASTENUOVO, F. DE GRAMATICA (a cura di), *Il Gotico nelle Alpi (1350-1450)*, Catalogo, Trento 2002, pp. 79-89; K. MEYER, *Blenio e Leventina da Barbarossa a Enrico VII. Un contributo alla storia del Ticino nel Medioevo*, Bellinzona 1977 (la prima edizione in tedesco è del 1911); G. ANDENNA, *Romualdo Salernitano fonte per la storia politica delle città di Lombardia*, in ROMUALDO II GUARNA, *Chronicon*, C. BONETTI (a cura di), Cava dei Tirreni 2001 (Schola Salernitana, Studi e Testi, 6), pp. 7-39; ALBERT VON STADE, *Annales Stadenses*, herausgegeben von J. M. Lappenberg, in MGH, *Scriptores*, XVI, Hannoverae 1858, pp. 271-379, in particolare pp. 335-340; M. DE JONG, P. ERHART, *Monachesimo tra i Longobardi e i Carolingi*, in *Il futuro dei Longobardi. L'Italia e la costruzione dell'Europa di Carlo Magno*. Saggi, a cura di C. BERTELLI, G.P. BROGIOLO, Milano 2000, pp. 105-127; M. BORGOLTE, *Geschichte der Grafschaften Alamanniens in fränkischer Zeit*, Sigmaringen 1984; P. RICHÉ, *Columbanus, his followers and the Merovingian Church*, in *Columbanus and Merovingian Monasticism*, Oxford 1981, pp. 58-72; G. ANDENNA, *Di un nuovo centro di culto micaelico nell'Italia settentrionale: "Olegium qui dicitur Langobardorum"*, «Vetera Christianorum», 40 (2003), pp. 225-249 - riedito anche in G. DAMMACCO, G. OTRANTO (a cura di), *Profili giuridici e storia dei santuari cristiani in Italia*, Bari 2004 (Quaderni di "Vetera Christianorum", 29), pp. 137-163; C. LA ROCCA, *La legge e la pratica. Potere e rapporti sociali nell'Italia dell'VIII secolo*, in *Il futuro dei Longobardi*; pp. 45-69; K. SCHMID, *Anselm von Nonantola. Olim dux militum-nunc dux monachorum*, «Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken», 47 (1967), pp. 1-122; F. J. FELTEN, *Zur Geschichte der Klöster Farfa und San Vincenzo al Volturno im 8. Jahrhundert*, «Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken», 62 (1982), pp. 1-58; G. TABACCO, *Dalla Novalesa a San Michele della Chiusa*, in *Monasteri in Alta Italia dopo le invasioni saracene e magiare (secoli X-XII)*, Relazioni presentate al XXXII Congresso storico subalpino, (Pinerolo 1964), Torino 1966, pp. 481-520, in particolare pp. 484-486; G. CANTINO WATAGHIN, *L'abbazia della Novalesa alla luce di indagini archeologiche: verifiche e problemi*, in *Dal Piemonte all'Europa: esperienze monastiche nella società medievale*, Relazioni e comunicazioni presentate al XXXIV Congresso storico subalpino nel millenario di San Michele della Chiusa (Torino 1985), Torino 1988, pp. 569-578; G.C. ALESSIO (a cura di), *Cronaca di Novalesa*, Torino 1982; C. LA ROCCA, *Pacifico di Verona. Il passato carolingio nella costruzione della memoria urbana*, Roma 1995 (Nuovi Studi Storici, 31); W. STÖRMER, *Früher Adel. Studien zu politischen Führungsschicht im Fränkisch-Deutschen Reich vom 8. bis 11. Jahrhundert*, Stuttgart 1973; F. CAGOL, *'Gau', pagi e comitati nella Baviera Agilolfingia e Carolingia*, Verona 1997.



FEDERICO TROLETTI

## La Via Valeriana e le chiese ad aula unica: il definirsi di nuovi paesaggi agrari e urbani

Ogni strada che si percorre porta inevitabilmente il viaggiatore attento a considerare come il paesaggio cambi con lo scorrere dei chilometri, come il territorio sia stato modificato dall'uomo e come l'uomo, a sua volta, sia stato costretto dal territorio a modificare le proprie attività lavorative, le tipologie costruttive, i mezzi e i materiali impiegati. È scontato ribadire come nella seconda metà del XX secolo l'urbanizzazione e l'industrializzazione postbellica abbiano portato notevoli cambiamenti al paesaggio, introducendo tipologie edilizie spesso non consone alla tradizione ed alla cultura edilizia di un luogo<sup>1</sup>.

Di seguito ci si occuperà di una fetta del territorio in esame per cercare di proporre alcune considerazioni in merito agli insediamenti umani ed in particolare alle testimonianze architettoniche ed artistiche, religiose e non, sorte e modificate lungo un percorso di origine certamente premoderna. La zona di indagine è il lato orientale del lago di Iseo fino alla valle Camonica e in particolare lungo il tragitto di percorrenza detto Via Valeriana<sup>2</sup>.

Dalle tipologie architettoniche si cercherà di far emergere come vi siano degli elementi in comune a molti edifici presenti sul nostro percorso (questo è naturalmente scontato: un territorio omogeneo produce, sostanzialmente, nello stesso periodo una tipologia edilizia religiosa simile); si intende, però, precisare come gli edifici presenti su questa via di comunicazione, per buona parte, si differenzino, rispetto agli edifici religiosi dei centri abitati, per vari elementi che si andranno a identificare e, possibilmente, si tenterà d'offrire una chiave interpretativa del perché si siano così strutturati e modificati.

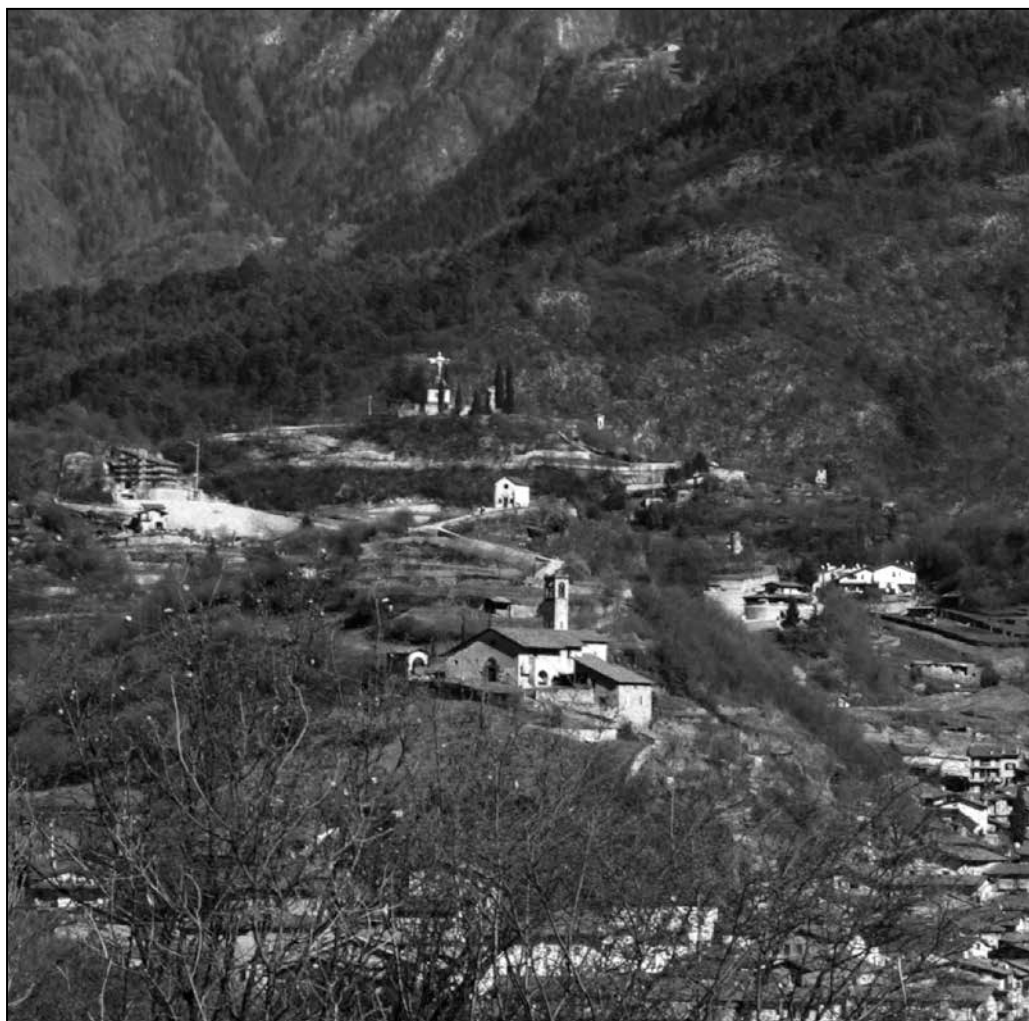
Durante l'indagine si è tenuto conto anche delle posizioni degli edifici considerando vari fattori: la distanza dai centri abitati, la distanza tra un edificio sacro e l'altro, il concetto di vedere ed essere visti. Infatti in molti casi, le chiese incontrate

<sup>1</sup> Vedi in questa pubblicazione il saggio di Pierfranco Rossetti e Alessandro Peli, *La Padana Superiore. Tra "strada maestra" e "strada espressa"*.

<sup>2</sup> Per un inquadramento generale della viabilità romana si veda P. Tozzi, *Viabilità romana nell'Italia settentrionale*, in *L'antica via Regina. Tra gli Itinerari Stradali e le Vie d'Acqua del Comasco*, Como 1995, pp. 11-34.

sul percorso sono in posizione panoramica, oggi diremmo con una “bella vista”. Ma non solo da tali postazioni si poteva avere il piacere del panorama, dovuto anche all’altezza (che è poi una costante dei luoghi di culto cristiani e precristiani). Questi luoghi erano anche facilmente visibili da lontano come punti di orientamento o stazioni di sosta per il devoto pellegrino e il viaggiatore per motivi economici.

Un altro filone di indagine, sempre legato alle costruzioni religiose, è la dedicazione a santi, che, vedremo, essere sempre in qualche maniera collegati tra loro. Si individua così una casistica che accomuna molti edifici. Per quanto riguarda le immagini prese in esame si sono aperti tre punti di analisi: l’iconografia e la modifica di questa, la collocazione sulle pareti esterne e quindi la visibilità per i viandanti, gli scorci del paesaggio in esse rappresentati. Naturalmente, per questioni di spazio e quantità degli edifici incontrati, si eviterà di stilare un catalogo delle costruzioni, ma si punterà su una lettura generale e comparata tra gli edifici e il rapporto con il territorio.



Le chiese di S. Lorenzo (Berzo Inferiore), di S. Michele e il Colle della Maddalena viste dalla SS. Trinità di Esine

## L'ARCHITETTURA

L’architettura degli edifici di culto posti presso la via Valeriana<sup>3</sup> è, per quasi tutti, riconducibile alla struttura ad aula unica con tetto a spioventi in facciata.

La copertura è in genere in legno con travi a vista poggianti su archi in muratura: in alcuni casi la volta è a botte; in seguito a rifacimenti successivi. Fa eccezione la chiesa di San Giorgio<sup>4</sup> a Cislano di Zone (figg. 1 - 4), dove la facciata si mostra a capanna con un portale a ogiva, mentre, al suo interno, si percepisce una scansione tripartita dello spazio longitudinale. Le tre navate sono ottenute con un espediente alquanto insolito ed interessante: le travi del soffitto si dipartono dal centro dell’edificio verso i lati, comprendendo la navata centrale e le due laterali. La tripartizione è originata da una muratura che, poggiante su colonne sostenenti archi a sesto acuto, interseca il tetto. In testa alle navatelle laterali sono state ricavate, si pensa in un secondo momento, due cappelle con rispettivi altari. La parete esterna conserva vari affreschi perlopiù nella fascia media; ne restano tracce anche nella fascia inferiore, indice di una decorazione, anche figurativa, che correva ai lati del portale ad ogiva, simile a quello della facciata principale. La presenza di molte immagini su questo versante si spiega con la migliore protezione offerta dal tetto, che si prolunga molto rispetto a quello della facciata (che invece si interrompe a filo della parete, non permettendo così la copertura dell’intonaco in caso di pioggia: non si può, perciò, escludere la presenza, in passato, di immagini anche in facciata). L’attenzione va focalizzata sulla parete laterale esterna: essa si presenta quasi completamente decorata. Si ritiene che ciò, oltre ad una valenza devozionale esterna come già visto per numerosi edifici sacri del XV - XVI secolo nell’arco alpino non fosse casuale, ma frutto di una scelta. La parete infatti è rivolta verso la strada, in modo tale da essere facilmente visibile dal passante, il quale si sarebbe così trovato di fronte oltre che un edificio religioso,

<sup>3</sup> Si evidenzia l’anomalia della chiesa di San Mauro a Sulzano con un piccolo monastero, oggi trasformati in residenza privata; l’edificio sorge in contrada della Rovere sul tratto di Valeriana che porta a Santa Maria del Giogo di Polaveno. La chiesa è detta da B. FAINO, *Coelum Sanctae Brixianae Ecclesiae*, Brescia 1658, p. 258 sul monte Capra e di proprietà dei benedettini del monastero di Santa Eufemia. La strada doveva separare la residenza per i monaci dalla chiesa che si pensa fosse aperta alla devozione pubblica (A. FAPPANI, *Santuari nel bresciano*, V, Brescia 1983, p. 91). Nella visita pastorale del Celeri del 1578 la si definisce di San Benedetto o San Mauro (P. GUERRINI, *La pieve di Sale Marasino*, «Memorie storiche della Diocesi di Brescia», III, Brescia 1932 - Rist. anast. - Esine (Bs) 1979, pp. 21-22 e nota 30). La posizione tra i comuni di Sale Marasino e Sulzano la fecero ritenere in varie occasioni di Sale Marasino, vedi anche V. NICHILLO, *Sulzano. Una storia tra lago e montagna*, Brescia 2004, pp. 217-219.

<sup>4</sup> A. SINA, *Zone, sul lago d’Iseo*. Breno (Bs) 1941 - Rist. anast., Cividate C. (Bs) 1978, pp. 36-45. G. FUSARI, *Zone e le sue chiese. Storia e arte di una presenza religiosa*, Brescia 2007, pp. 17-31.





*in alto:* Fig. 1 – Zone, Cislano, S. Giorgio, esterno  
*in basso:* Fig. 2 – Zone, Cislano, S. Giorgio, facciata  
Fig. 3 – Zone, Cislano, S. Giorgio, portale della parete  
laterale sud-ovest  
*di fianco:* Fig. 4 – Zone, Cislano, S. Giorgio, interno

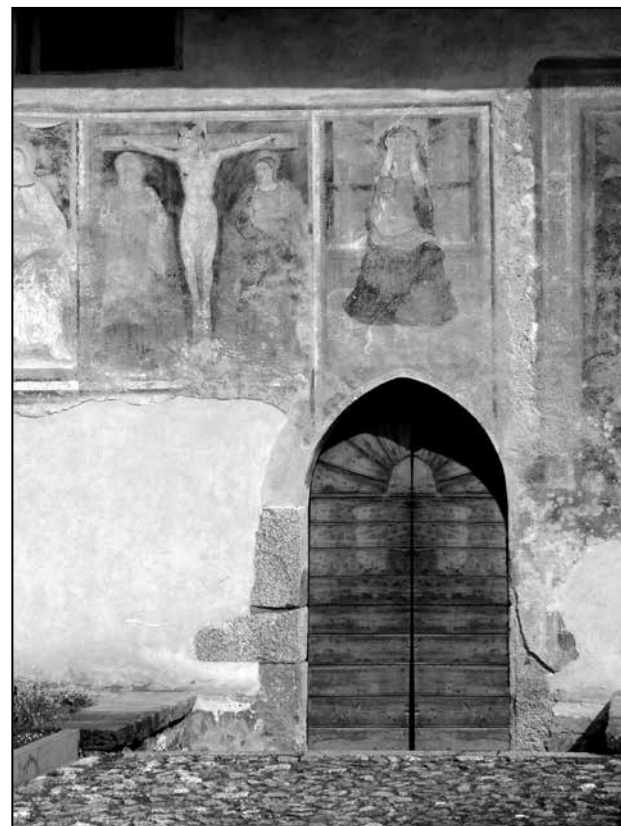




Fig. 5 – Zone,  
Cislano, S. Cassiano,  
esterno



Fig. 6 – Zone,  
Cislano, S. Cassiano,  
facciata con  
S. Cristoforo

una lunga serie di santi, che certamente avrebbero attratto la sua attenzione. Si è già visto come, in alcuni casi, sull'esterno delle chiese erano collocati addirittura degli altari. Sull'iconografia di questi affreschi, che rappresentano la superficie più vasta dipinta sull'esterno di chiese incontrate nella nostra zona di indagine, si tornerà in seguito.

San Giorgio a Cislano di Zone è certamente un caso architettonico che per i dati sopra esposti si svincola in parte dagli altri edifici che si analizzeranno anche se in sostanza l'impianto generale, e quindi la percezione esterna dell'edificio, è accostabile alle chiese sorte tra il XV e XVI secolo.

Si veda a questo proposito la vicina chiesa di San Cassiano, sempre a Zone, in località Rucca, dove ad una struttura ad aula unica e con tetto a capanna (fig. 5 - 6) è stato aggiunto<sup>5</sup> un protiro<sup>6</sup> di forme classicheggianti<sup>7</sup>, collocabile al Seicento; probabilmente precedente al protiro, doveva essere il rosone posto all'apice del tetto. Quest'ultimo elemento trova un corrispettivo nella facciata di Sant'Antonio abate a Sale Marasino. Più volte è stato ribadito che le due chiese di Zone erano pressappoco a metà percorso della Via Valeriana, nel tratto che da Marone porta al passo della Croce e poi scende a Sedernò (Toline di Pisogne), tanto che, per San Cassiano, Paolo Guerrini<sup>8</sup> presume la presenza di un riparo per viandanti corrispondente a quello che avrebbero poi incontrato, una volta valicato Croce, a Sedernò. Continuando dopo l'abitato di Zone si incontra la piccola chiesa della Madonna del Disgiolo<sup>9</sup> seguita dall'edicola di San Carlo.

<sup>5</sup> L'edificio ha subito degli interventi: si segnala l'inserimento del portale in pietra arenaria documentato dalla data 1944 incisa sul lato destro. Sotto la data, una piccola lastra di marmo porta inciso lo stemma vescovile e l'iscrizione EP I. TREDICI, riferimento al vescovo bresciano Giacinto Tredici.

<sup>6</sup> Confrontabile con quello della chiesa della Madonna della Neve a Gandizzano di Sale Marasino e quello della chiesa di San Pietro a Marone detta *in Vinculis*. Quest'ultima in origine era sede parrocchiale (ricordata per la prima volta nel catalogo del 1410). Andata in rovina il vescovo Bollani (1565) la voleva ridotta a santella; si segnala la devozione, con un altare, a san Fermo, A. FAPPANI, *Enciclopedia bresciana*, Brescia 1992, VIII, pp. 267-268. La posizione dove si colloca è strategica sia per l'altezza sia per la sporgenza in avanti del promontorio, ciò permette una vasta visione del lago.

<sup>7</sup> Anche questo elemento pare rimaneggiato specie nel basamento del plinto che è sostenuto da un gradino in cemento. Così dicasi della dubbiosa fuoriuscita di conci in pietra nell'angolo frontale destro della facciata dando l'idea che il muro laterale dovesse continuare sporgendo in avanti parallelamente al protiro. Stessa cosa, anche se meno evidente perché meglio tamponata, si presenta anche sul lato sinistro dell'edificio.

<sup>8</sup> Ipotizzato da P. GUERRINI, *Diaconie, xenodochi e ospizi medioevali della città e del territorio bresciano*, «Memorie storiche della Diocesi di Brescia», XXI (1954), p. 30, ma non è concorde G. FUSARI, *Zone e le sue chiese...*, p. 111.

<sup>9</sup> Ibi, pp. 145-146.



Se per alcuni edifici i cambiamenti sono stati minimi, al contrario per altri si nota che le “modernizzazioni” hanno avuto varie fasi. Si veda il caso della chiesa di San Tommaso (figg. 7 - 11) a Pilzone di Iseo, dove l’edificio, con una facciata di impronta settecentesca<sup>10</sup>, è ormai inglobato nel centro abitato. L’interno è stato oggetto di varie modifiche, alcune delle quali hanno coperto gli affreschi<sup>11</sup> del XV - XVI secolo. La chiesa, secondo la storiografia locale, si colloca sul percorso della Via Valeriana. Si è convinti che in origine non doveva essere come si presenta oggi, ciò non solo a causa delle trasformazioni settecentesche: l’affresco della pala dell’altare doveva essere il nucleo originario dell’edificio primitivo che, partendo da una cappella, si è poi allungato in più fasi edilizie<sup>12</sup>. Si consideri che la parete non è piatta, ma l’immagine della *Pietà* è affrescata su di un intonaco concavo: ciò suggerisce la presenza, in origine, di una nicchia allargata ai lati. Nella parte superiore, sotto la cornice in stucco dorato, vi è dell’altro intonaco affrescato, che però è in asse verticale e piatto: pare trattarsi di motivi decorativi a mascherina con un inserto azzurro. L’elemento si interrompe perché vi è stata sovrapposta la cornice. È evidente che si tratta di una fase edilizia che si presume intermedia tra quella originaria dell’affresco, collocabile al XVI secolo e quella oggi visibile<sup>13</sup>. Ciò dimostra come lungo il percorso al nostro ipotetico viandante, che si preparava a risalire da Iseo verso nord, si presentasse dinnanzi una serie non solo di chiese, ma anche di piccole cappelle votive poi ingraditesi. Una tale dislocazione degli edifici sacri assolveva probabilmente due compiti: quello di contribuire a tenere viva la devozione e quello di costituire un ausilio per l’orientamento. Fungendo infatti da punti di incontro e trovandosi in prossimità di luoghi di biforcazione della strada,

<sup>10</sup> Alla sommità la facciata è chiusa da un timpano spezzato al suo interno. Il timpano è retto da quattro paraste di ordine gigante con semplici capitelli. In facciata vi è una finestra rettangolare con cornice modanata in stucco. Il portale è più lineare, quasi neoclassico, in arenaria.

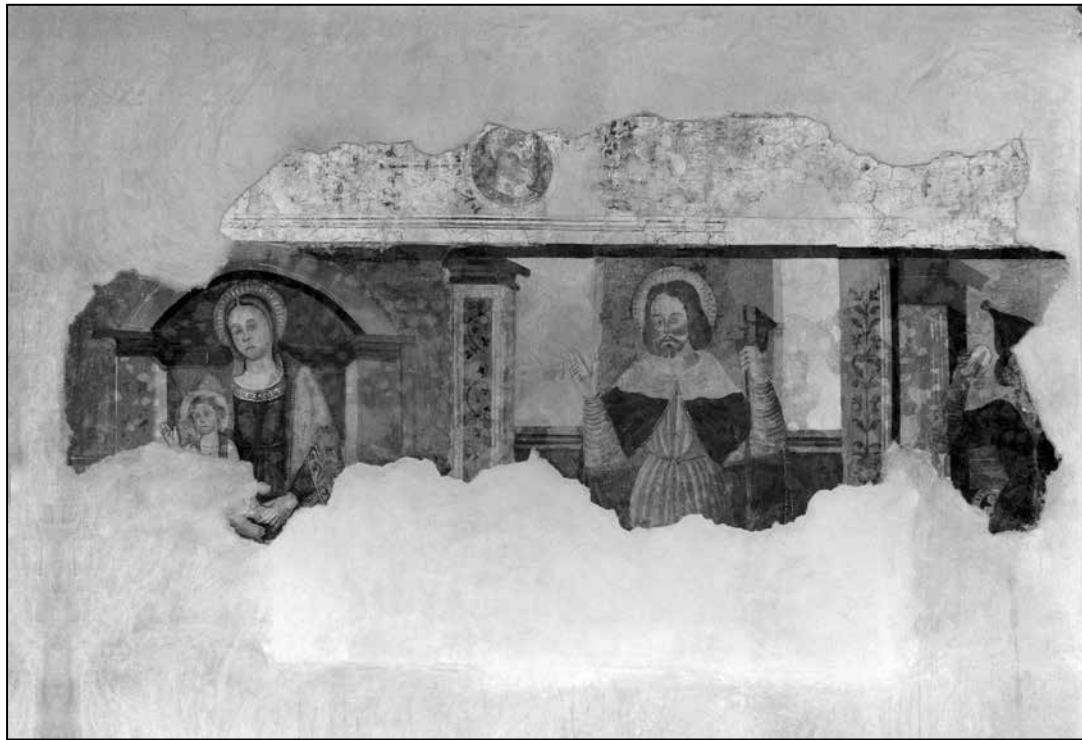
<sup>11</sup> Oltre alla Madonna con Bambino si documenta la presenza di San Giacomo e San Fermo, santi che si vedrà di seguito compagno in altre chiese della Via Valeriana.

<sup>12</sup> Stessa sorte che toccò anche alla chiesa della Natività di Maria a Govine. Era già presente una cappella dedicata alla Vergine a cui gli abitanti fecero il voto e in seguito, per aver scampato il pericolo del passaggio (1629) delle truppe alemanne discese dalla Valtellina per dirigersi nel mantovano, fu costruita la chiesa (1630 data sul portale). L’edificio si pone sulla biforcazione di due mulattiere, una conducente a Tolino e l’altra alle fucine e poi a San Defendente. Vedi A. BERTOLINI, G. PANAZZA, *Arte in Vallecamonica. Monumenti e opere*, III, parte 2ª, Brescia 1994, p. 418.

<sup>13</sup> Pur non essendo il tema specifico di questo intervento ci si chiede perché questo edificio sia ora detto di San Tommaso quando l’immagine più antica e importante rappresenta una *Pietà*, e neanche tra gli affreschi della navata (figg. 8, 10 - 11) vi sono immagini del santo dedicatario (ci si riferisce alle immagini superstiti). Si consideri che *L’incredulità di san Tommaso* è dipinta nella tela posta nella zona sovrastante la *Pietà* ed è da ricondursi agli anni dell’ultima fase edilizia dell’edificio.



Fig. 7 – Pilzone di Iseo, S. Tommaso, esterno  
 Fig. 8 – Pilzone di Iseo, S. Tommaso, interno  
 Fig. 9 – Pilzone di Iseo, S. Tommaso, presbiterio, affresco della *Pietà*



Figg. 10 - 11 – Pilzone di Iseo, S. Tommaso, affreschi sulle pareti interne con: *Madonna con Bambino*, *S. Fermo*, *S. Giacomo*

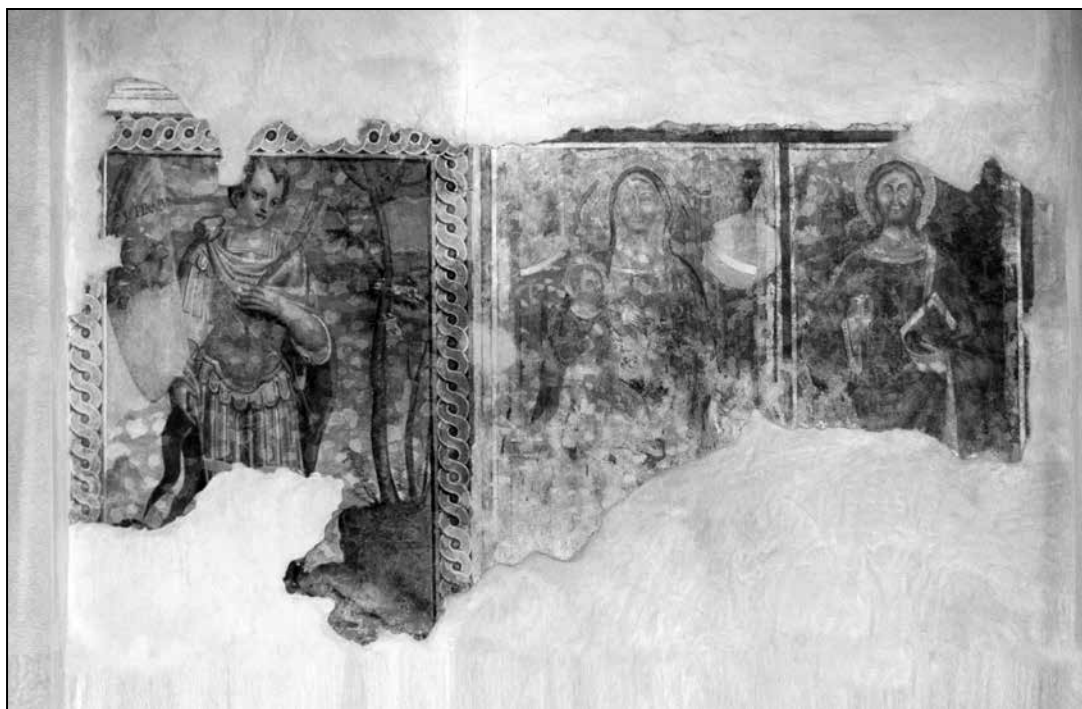


Fig. 12 – Sulzano, S. Fermo



potrebbero essere paragonati a dei cippi chilometrici che indicavano e aiutavano la memoria come riferimenti visivi del paesaggio. Una costante, infatti, è la presenza di edifici, o semplici edicole votive, sui passi e sulle diramazioni.

In questi luoghi vi furono dei casi di sostituzione del culto? Certamente la cosa avvenne per la chiesa dei Santi Ippolito e Cassiano (fig. 12), ora di San Fermo a Gazzane di Sulzano: questo edificio si presenta ad aula unica con tetto a capanna. La facciata è composta dall'ingresso con semplice portale in arenaria, un oculo all'apice e due finestrelle laterali ad altezza d'uomo. La copertura interna è realizzata con travi in legno a vista e con dei rari esempi di tavelle dipinte con motivi geometrici e floreali. La navata è divisa in due campate da un arco a tutto sesto poggiate su due pilastri con capitelli. Il presbiterio è, se confrontato con quelli presenti in questo studio, il più curato: si presenta a base rettangolare e molto profondo. Il soffitto non è voltato, bensì piatto, ed è movimentato da coste in muratura, quattro per lato e tre sul fondo, che richiamano i soffitti delle residenze del Cinquecento bresciano. L'affresco centrale è chiuso in una cornice in stucco, anch'essa di forma rettangolare, che richiama il disegno perimetrale del presbiterio. La facciata con tetto a capanna ha un portale ai cui lati si trovano due finestrelle ad altezza uomo e un oculo sovrastante. Questa è la facciata che si potrebbe definire come "tipica" delle chiese non parrocchiali disseminate sul territorio di indagine. Resta da aggiungere che intorno alla chiesa corre un gradino in pietra, certamente usato come seduta dai viandanti e pellegrini. Lasciando la facciata alle spalle e soffermandosi nel piccolo pianoro erboso, si gode la vista di un paesaggio comprendente il lago, buona parte della sponda bresciana e Monteisola.

Nel comune di Sale Marasino, in località Gandizzano, sorge la chiesa-santuario della Madonna della Neve (fig. 14): questa si trova proprio sul percorso<sup>14</sup> della Via Valeriana e, come per altri edifici già incontrati, ha subito vari riadattamenti<sup>15</sup> che hanno stravolto la probabile architettura originaria con tetto a capanna. Considerevoli sono state le modifiche dell'attuale facciata: si sono aperti un portale d'ingresso<sup>16</sup> con due finestrelle laterali molto simili a quelle di San Fermo a Gazzane di Sulzano.

<sup>14</sup> F. ZANIBONI, *Gli insediamenti urbani e il "luogo naturale"*, in *Atlante del Sebino e della Franciacorta*, Brescia 1983, p. 172, riferisce di "nuclei di unità produttive strettamente legate alle colture del luogo [...] ed all'allevamento del bestiame. Lungo tale percorso si incontrano i tre antichi santuari di S. Fermo [...] sopra Sulzano, della Madonna di Gandizzano [...] e di S. Pietro tra Vesto e Pregasso".

<sup>15</sup> Per le fasi edilizie si rimanda ai saggi di Antonio Burlotti e Federico Troletti in F. TROLETTI, *Fede, Arte e Storia della Chiesa della B. V. Maria di Gandizzano*, 10° quaderno di «Vieni a casa», Brescia 2003. Secondo Antonio Burlotti la casa oggi detta del romito poteva essere un luogo di sosta per i viandanti con la possibilità di passare la notte al riparo.

<sup>16</sup> Resta il dubbio del portale in quanto dallo studio degli affreschi superstiti all'interno, si deduce che dove ora vi sono le paraste del portale d'ingresso e le finestrelle, nel 1539, vi era una parete affrescata. Il dubbio è se l'apertura fosse posta e orientata come si presenta oggi.

È stato inoltre aggiunto un protiro retto da colonne in arenaria, riproponendo la tipologia di San Ippolito e Cassiano nella frazione Ruca di Zone. Si comincia in tal modo a registrare sul percorso la presenza di edifici con finestre ai lati del portale principale, spesso aggiunte successivamente rispetto all'edificazione della chiesa. Ci si chiede quale sia la funzione e la motivazione di questo modello architettonico. Da evidenziare è la collocazione di una piccola mensola o un semplice scalino posto sotto ogni finestra; quest'ultima poi risulta bassa, potremmo dire ad altezza della vista. Tutto questo offriva al fedele passante la possibilità di potersi affacciare, dall'esterno verso l'interno della chiesa, per scorgervi l'altare, le immagini, le statue e quindi per poter volgere una preghiera. In alcuni casi si individua la cassetta delle elemosine<sup>17</sup>, oppure un foro nella pietra del "davanzale-inginocchiatoio". Il piccolo gradino era usato per inginocchiarsi, ma pure come panca per sedersi<sup>18</sup>. Si pensa che in origine questo sistema di apertura non fosse adottato in quanto gli edifici dovevano essere, per buona parte della giornata ed anche della notte, aperti e facilmente accessibile. Infatti, vi sono alcune testimonianze tratte dalle visite pastorali dove, da un certo periodo in poi, oltre alle normali note si trovano indicati divieti e restrizioni con riferimento all'utilizzo degli edifici sacri. I dettami non riguardano la custodia della chiesa per timore di furti, ma sono finalizzati a che la chiesa non sia adibita ad altri fini che non siano quelli di culto.



Fig. 13: Angolo, località Negestremo, S. Maria Elisabetta o della Visitazione

<sup>17</sup> Si veda come esempio il caso di Santa Maria Elisabetta (fig. 13) o della Visitazione, località Negestremo ad Angolo, dove vi sono anche delle iscrizioni su lastre in arenaria rispettivamente sotto le due finestre laterali: ELEMOSINE PRO LA BEATA VERGINE MARIA – ELEMOSINA PER LI MORTI DEL CAMPO SANTO, questa con un testo a rilievo.

<sup>18</sup> Uno zoccolo che doveva servire alla seduta si individua ancora nelle chiese: Beata Vergine di Gandizzano (Sale Marasino), San Fermo (Gazzane di Sulzano), San Pietro (Pregasso di Marone), Madonna della Rota (Valle dell'Opolo di Marone), San Pietro in Vincoli (Bienno), e in parte pure a San Giacomo di Maspiano.



Fig. 14 – Sale Marasino, loc. Gandizzano, Madonna della Neve



Fig. 15 – Sale Marasino, loc. Marasino, S. Antonio abate  
Fig. 16 – Sale Marasino, loc. Marasino, S. Antonio abate



Fig. 17 – Pisogne, Toline, loc. Sedergnò, S. Bartolomeo  
Fig. 18 – Berzo Inferiore, S. Lorenzo





Fig. 19 – Esine, SS. Trinità

Fig. 20 – Bienna, S. Pietro in Vincoli



Dai divieti<sup>19</sup>, come sempre, si può risalire alle pratiche messe al bando: di conseguenza si comprende che questi edifici, ritenuti a ragione luoghi di culto, erano anche percepiti come ambienti collettivi, di riparo di beni ed esseri viventi. Tutto ciò si era forse prodotto per la distanza dai centri abitati più popolosi, dalla mancanza assidua in loco di un sacerdote che potesse vigilare, ma pure da una visione dell'edificio come un "bene comune" non solo da tutelare, ma anche da "utilizzare". Si presume pure, ma ciò non è al momento suffragato da dati storici, che questi luoghi potessero anche essere considerati e adattati a "stazioni di sosta" in assenza di veri e propri luoghi di ristoro e riparo. Diversa situazione si riscontra invece nelle chiese parrocchiali dove il controllo dei sacerdoti era assiduo. Queste "attenzioni" dei visitatori troveranno maggiore insistenza nel periodo della Controriforma. Si pensi al sito sopra descritto della chiesa dei Santi Ippolito e Cassiano<sup>20</sup>: nella visita del Celeri, del 1578, si ordina che la chiesa sia tenuta chiusa, mentre, più significativo è il divieto, della visita del 1656, di porre i "grani e cereali" nella chiesa<sup>21</sup>. Da qui è lecito dedurre che era consuetudine riporre merci all'interno dell'edificio e che pure dopo gli ordini di chiusura del 1578, a distanza di più di 70 anni per qualcuno vi era ancora la possibilità di accesso senza il controllo dell'autorità ecclesiastica locale. Anche per la chiesa di San Giacomo a Maspiano (Sale Marasino) don Cristoforo Pilati nel 1573 ordina che si mettano dei catenacci con chiavi<sup>22</sup>. E il Borromeo dispone la chiusura delle finestre perché troppo

<sup>19</sup> Vedi più avanti in riferimento alla chiesa dei Santi Ippolito e Cassiano.

<sup>20</sup> Ora di San Fermo a Gazzane di Sulzano.

<sup>21</sup> Il dato è tratto da AVB, V.P. 38 c. 46 v. e riportato in V. NICHILLO, *Sulzano...*, pp. 198-199, lo studioso raccoglie la tradizione orale che prevedeva di far camminare su una pietra, posta all'esterno dell'edificio, i bambini con difficoltà di deambulazione. In precedenza questa chiesa era parrocchiale; nella visita del vescovo Domenico Bollani del 3 ottobre 1567, è citata come parrocchia vecchia ed in uso per la celebrazione una volta alla settimana e che è chiusa. Anche Celeri nel 1578 riporta che svolse funzione di parrocchiale, in A. FAPPANI, *Santuari...*, V, p. 89. Ancora dal vescovo nel 1648 (Ibidem p. 89) viene l'ordine di cancellare le parole dipinte in rosso sulla parete laterale; da qui si evince la libertà di intervento del popolo sulla chiesa. È certo che non si conosce la natura e il contenuto di dette "parole": si pensa però che non fossero ingiuriose, era infatti in uso la tradizione di porre iscrizioni benauguranti sulle pareti interne ed esterne delle chiese e cappelle, vedi F. TROLETTI, *Le incisioni medioevali delle rocce e i graffiti sugli intonaci delle chiese: indagine preliminare, confronto e datazione*, in Pre-Atti del XXI International Valcamonica Symposium, 8-14 settembre 2004, Capo di Ponte (Bs) 2004, pp. 451-455; F. TROLETTI, *Il nodo di Salomone nel Gotico e nel Rinascimento*, in U. SANSONI (a cura di) *Simboli nei millenni. Attorno e dentro il nodo di Salomone: le spirali, cerchio, il labirinto*, Atti del Convegno 13 Maggio 2005, versione Cd rom, Capo di Ponte (Bs) 2007, pp. 1-8.

<sup>22</sup> Anche sulla chiesa di San Michele a Berzo Inferiore giunge l'ordine di chiusura con cancelli da parte del Pilati nel 1573, B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecmonica. Monumenti e opere*, IV, Gianico (Bs) 2000, p. 281.



basse<sup>23</sup>. Imposizioni di chiusure e di maggior controllo piovono pure sulla chiesa di San Bartolomeo (fig. 17) a Sedergnò (Toline di Pisogne) dove, sempre don Giorgio Celeri, nel 1578, ordina<sup>24</sup> che l'acquasantiera, che era collocata all'esterno dell'edificio, sia messa all'interno e così pure l'altare che sta sul sagrato<sup>25</sup>. Più eloquente, per comprendere il perché di alcuni elementi costruttivi già visti per altri edifici, è l'imposizione del 1593 del vescovo Morosini che ordina la chiusura delle finestrelle dalla quali si poteva, dall'esterno del sagrato, guardare dentro alla chiesa. Non stupisca la presenza di altari all'esterno delle chiese, come non stupisca il fiorire di altari posticci anche all'interno dettati da una comprensibile devozione popolare. Anche per la chiesa di Santa Maria della Rota (valle dell'Opol a Marone a 1166 s.l.m.) san Carlo Borromeo, nella visita del 1581, ordina la rimozione dell'altare esterno<sup>26</sup>: questo edificio era posto sulla strada che conduceva al passo della Croce.

I dati visti sopra ci portano a concretizzare l'ipotesi che le chiese prese in considerazione fossero in origine aperte al visitatore e la successiva chiusura, per ovvi motivi di controllo nel periodo della Controriforma, avesse però trovato un compromesso architettonico devozionale nelle finestrelle laterali. Si può parlare di una mediazione tra un dettame ecclesiastico e un'esigenza religiosa popolare che si incontrano nel modulo architettonico della facciata chiusa da muratura e porta, ma con finestrelle laterali aperte alla vista per permettere nello stesso tempo di chiudere e lasciare comunque ai fedeli la possibilità di guardare all'interno per la preghiera.

Sempre di chiusura, con cancelli in ferro o in legno, si parla nell'imposizione del Pilati nel 1573 in merito a San Bernardo (Collepiano di Marone)<sup>27</sup>. Stessa sorte per la chiesa di Santa Maria ad Elisabetta di Angolo<sup>28</sup> (fig. 13) che è oggetto di attenzione

<sup>23</sup> A. BURLOTTI, *La Chiesa di San Giacomo (storia e architettura)*, in *Fede, arte e storia della Chiesa di San Giacomo a Maspiano*, 12° quaderno di «Vieni a Casa», Brescia 2006, p. 42. Non si comprende se il Borromeo si riferisce alle due finestrelle laterali che potevano essere presenti ai lati del portale d'ingresso in facciata.

<sup>24</sup> A. BERTOLINI, G. PANAZZA, *Arte in Vallecamonica...*, III, parte 2<sup>a</sup>, p. 711.

<sup>25</sup> Si pensa che l'altare fosse a ridosso del lato nord dove è visibile l'affresco del *Martirio di San Bartolomeo*, attribuito a Domenico Voltolino. Questa immagine poteva svolgere la funzione di pala d'altare.

<sup>26</sup> A. FAPPANI, *Enciclopedia...*, VIII, p. 271.

<sup>27</sup> Qualche anno prima il vescovo Bollani (il 2 ottobre 1567) la segnala come una semplice cappella aperta "che non è diretta da nessuno". La registra invece chiusa con cancello in legno il Celeri nel 1573. La dedizione a san Bernardo di Chiaravalle è forse da ricondursi alla protezione dei lavoratori rurali, anche se non è da escludersi il riferimento alle fondazioni monastiche presenti sul lago, A. FAPPANI, *Santuari...*, V, pp. 60-63.

<sup>28</sup> L'edificio si collocava in località Negestremo, sul percorso che portava nella Valle di Scalve; dalla seconda metà del XIX secolo cadde di importanza proprio perché la deviazione della strada per la

del vescovo Giustiniani, che nel 1636 la vuole chiusa con laterizi, in quanto già nella visita di Giorgio Celeri, per conto del vescovo Bollani nel 1578, si riscontrava che, pure essendo decorata, era chiusa solo da tavolati. Qualche anno dopo nel 1580, San Carlo la descriverà *in anteriore parte apertum*; oggi si presenta chiusa con portale in arenaria e due finestrelle laterali<sup>29</sup>. Ancora il Bollani<sup>30</sup> si premura di ordinare la chiusura con cancellate della cappella di San Bernardino a Gorzone e tredici anni dopo il Borromeo<sup>31</sup> ne ordina la totale chiusura in muratura, lasciando solo un ingresso.

Un dato che potrebbe apparire in controtendenza ci giunge dalla chiesa di San Bartolomeo in contrada Prave a Mazzunno dove il parroco, in una relazione datata 6 giugno 1683, scrive che il santuario "è incapace di contenere il popolo essendo assai picciolo" perché nel giorno della festa vi sono parrochiani e forestieri; per questo impedimento lo stesso parroco chiede di ricavare nella facciata due finestre affinché "il popolo possa osservare il celebrante, essendo questa [la chiesa] mancante di porta in fondo per essere laterale la porta solamente"<sup>32</sup>. È evidente che la pratica di "guardare e assistere" dall'esterno era già una consuetudine presente in altre località se il parroco di Mazzunno "suggerisce" una soluzione architettonica per onorare le esigenze devozionali.

Valle di Scalve dirottò i viaggiatori lontano da questo sito. Questo dato testimonia che molti edifici, cosiddetti campestri e posti sulle vie di comunicazione, hanno senso di esistere solo per la loro ubicazione "strategica" per la fruizione dei passanti. Anche questa chiesa doveva essere in origine una semplice cappella, probabilmente quattrocentesca: da vari dati si può collocare l'attuale struttura tra gli anni 1652 e 1665. A. BERTOLINI, G. PANAZZA, *Arte in Vallecamonica. Monumenti e opere*, II, Brescia 1984, pp. 60-62.

<sup>29</sup> Si riassumono gli altri edifici aventi finestrelle laterali in facciata: Sant'Antonio abate a Sale Marasino (fig. 16), Santa Maria della Neve a Gandizzano, dei Santi Pietro, Paolo e Rocco dei Disciplini di Sale Marasino, San Pietro in Vincoli a Bienno, la Madonnina (Natività di Maria) a Govine (Pisogne), San Bartolomeo a Sedergnò di Toline, Sant'Antonio di Padova a Croce di Marone, San Bartolomeo a Mazzunno, San Carlo a Sinchignano di Monte Isola, dei Morti a Vello di Marone, la Visitazione a Vello, Madonna del Disgiolo a Valurbes di Zone, San Rocco a Gorzone, San Rocco o dei Morti a Mazzunno, San Giovanni Battista a Terzano, Santa Maria della Neve ad Anfurro, San Valentino ad Erbanno.

<sup>30</sup> Il 27 settembre 1567; nella visita successiva del 1577 del Celeri la disposizione sarà attuata, infatti la si trova chiusa da un lato con un cancello in ferro e dall'altro con uno in legno, A. FAPPANI, *Santuari...*, V, pp. 9, 11.

<sup>31</sup> Come si è visto il cardinale Borromeo interviene in modo perentorio per molti edifici ordinandone, in alcuni casi, la chiusura ancor prima che siano terminati. Questi dati ci danno il sentore del timore da parte delle autorità ecclesiastiche, specie durante la Controriforma, che l'utilizzo dei luoghi di culto si allontanasse dalla disciplina. Anche per la chiesa di Sant'Antonio abate a Cusato (di Zone) san Carlo ordina che non vi si celebri fino a che la chiesa non è terminata con la chiusura di tutti i suoi lati, in G. FUSARI, *Zone e le sue chiese...*, p. 137.

<sup>32</sup> A. FAPPANI, *Santuari...*, V, pp. 16-17. Questa chiesa si trova a 1100 metri: è probabile che in origine fosse un ospizio per viandanti o ammalati. Si trova sulla strada che dalla Valle di Scalve scende in Vallecamonica.





Si è già visto come la dedicazione della chiesa dei Santi Ippolito e Cassiano a Sulzano sia stata poi sostituita con S. Fermo<sup>33</sup>.

Per le nostre chiese le dedizioni e i santi più ricorrenti nelle immagini sono da ascrivere a tre tipologie: santi ospitalieri pellegrini, santi protettori del bestiame e delle attività agricole, santi cavalieri.



In merito ai primi si veda la chiesa di San Giacomo a Maspiano di Sale Marasino collocata sulla Via Valeriana come punto di connessione tra la strada di collegamento con “Gandizzano (‘strada de Chepi’) e quella di unione con Conche, e, dall’altro lato del paese, la brusca ‘svolta’ dell’asse principale verso la ‘Strada delle Scappe’, l’attuale via Tesolo”<sup>34</sup>. Paolo Guerrini<sup>35</sup> ipotizza la presenza di un *hospitale*<sup>36</sup>, fatto assai probabile in quanto spesso troviamo, nel Medioevo, questa intitolazione associata alla suddetta funzione. Un altro indizio, spesso trascurato, e che in questo studio si aggiunge per avvalorare l’ipotesi del Guerrini, è l’edicola incassata nel muro di una casa di Maspiano (foto a lato). Essa si affaccia sulla strada e

<sup>33</sup> La dedicazione a San Fermo inizia ad apparire verso la metà del XIX forse in seguito ad un’epidemia di bestiame, IBI, p. 90. Per una puntuale cronologia della chiesa, ricostruita con fonti archivistiche, si veda V. NICHILLO, *Sulzano...*, pp. 195-200. Una sostituzione analoga si ipotizza anche per la chiesa di San Tommaso a Pilzone, dove l’affresco dell’altare ritrae la *Pietà* e non san Tommaso come parrebbe più pertinente.

<sup>34</sup> F. ZANNI, *Maspiano, tra origini e contemporaneità*, in *Fede, arte e storia della Chiesa di San Giacomo...*, p. 11. L’autore evidenzia strutture naturali e antropiche indicanti la fortificazione del luogo; segnala due *colatori* “piccoli cavi adibiti al deflusso delle acque dalla montagna, posti uno a confine verso Sulzano (‘Colatore delle Quatera’), l’altro disposto lungo il lato settentrionale dell’attuale chiesa di San Giacomo (‘Colatore di San Giacomo’), oggi non più visibili. È possibile che essi costituissero, con i muri perimetrali degli edifici più esterni, una sorta di rudimentale apparato difensivo”.

<sup>35</sup> Paolo Guerrini, parlando della Congregazione di Carità, suggerisce che quest’ultima fosse subentrata “all’*Hospitale* della pieve, il quale probabilmente doveva essere a Maspiano, poiché vi era in questa località una chiesa dedicata all’apostolo S. Giacomo maggiore, tipico titolare di molti ospizi e ospedali medioevali”, in P. GUERRINI, *La pieve di Sale...*, p. 18. Lo studioso fornisce anche la notizia di un atto: “del 18 agosto 1505 ricorda che *super territorio comunis Marasini, in contrada Saletti*, [...] Simone qm. Massolino di Maspiano e alcuni altri *agentes tamquam gubernatores charitatis sive bucharum comunis de Sali et Marasini* davano in affitto a uno di Carzano di Montisola alcuni fondi della detta *Carità* esistenti in Saletto...”.

<sup>36</sup> G. ROSA, *La storia sul bacino del lago d’Iseo*, Milano 1892, riedito in *Valcamonica e lago d’Iseo nella storia*, - Ris. anast. - Esine (Bs) 1978, p. 49, nota 1, invece, fa riferimento ad un “Ospitale così chiamato ancora, era antica stazione dei pellegrini, presso Iseo, poi fu piccolo chiostro di monache benedettine della pace di Brescia, alle quali papa Celestino III nel 1448 concesse vendere fondi in Iseo ad un Paratico per 2500 fiorini. Fra Fulgenzio che scriveva la cronaca d’Iseo nel 1650 vide sulla chiesetta di S. Maria di quest’Ospedale una scritta del principio del secolo XIII”.

rappresenta il *Martirio di san Bartolomeo*<sup>37</sup> (la presenza di questo santo suggerisce l’esistenza di uno xenodochio<sup>38</sup>). Certezza si ha invece per la chiesa di San Bartolomeo<sup>39</sup> a Sedergnò di Toline. Questa località è posta su di un tratto della Valeriana - ma pure la valle si chiama di San Bartolomeo - e ciò conferma quanto si ipotizzava sopra: gli edifici religiosi diventano il punto di riferimento geografico e ciò avviene ancor più, come nel nostro caso, quando le chiese<sup>40</sup> sono associate a xenodochi.

<sup>37</sup> Al numero civico 82 il santo è ritratto legato ad un albero nel momento del martirio, per scorticamento, che è compiuto da due aguzzini con coltelli. I due sono caricaturali nella costruzione dei volti e dei copricapo. Il dipinto doveva essere di discreta fattura, pur trattandosi in un pittore locale. Alla sommità vi era un’iscrizione inerente il committente, ma oggi non più leggibile. Pur avendo subito vari ritocchi e aggiunte, l’esecuzione potrebbe risalire alla prima metà del XVIII secolo.

<sup>38</sup> Anche in altre zone dove c’è la dedicazione a San Bartolomeo vi sono ospizi per pellegrini: Branico, Cemmo, Galleno di Corteno, Pare, Temù, Tonale. Santa Maria del Giogo a cavallo tra la Valtrompia e il lago d’Iseo era in origine intitolata a San Bartolomeo, V. NICHILLO, *Sulzano...*, pp. 212-213. Per quanto riguarda l’assistenza ai viandanti G. FERRI PICCALUGA, *Mercurio e cultura sulle vie d’acqua e di terra camune tra Medioevo e Rinascimento*, in *Viaggiare in Valle Camonica*, Breno (Bs) 1997, p. 74, ricorda che “nella situazione di decadenza in cui esse [le congregazioni] versavano in questi anni [metà XV sec.] - le confraternite dei Disciplinati e ancora più i conventi degli Umiliati presenti nei più importanti paesi della bassa e media Valle, e anche a Iseo - una delle funzioni svolte da questi ultimi, l’ospitalità ai mercanti e ai pellegrini e anche l’assistenza medica, può essersi trasferita ad altre istituzioni in altri luoghi”. La studiosa si riferisce al portico addossato a Santa Maria della Neve a Pisogne riferendo che questo genere di ospitalità è documentato in altri luoghi dell’Italia settentrionale ed è da ricondursi alla presenza francescana (IBI, pp. 74, 82 nota 83). Altro *hospitium* è la chiesa di San Clemente, dedicata al santo che, sempre secondo la Ferri Piccaluga, “presiede i centri nevralgici del commercio”. G. ROSA, *La Valle Camonica nella storia*, Breno (Bs) 1881, riedito in *Valcamonica e lago d’Iseo nella storia*, - Ris. anast. - Esine (Bs) 1978, p. 56, scrive che “un Ospizio mantenevasi sul tonale, dove s’erese chiesetta a San Lorenzo, altro stava aperto al Pievato di Cemmo, altro era a Cividate ed uno a Pisogne, ed uno ad Iseo. Servivano ai pellegrini, ai viandanti, agli ammalati”.

<sup>39</sup> È nominata da GREGORIO DI VALLECAMONICA, *Curiosi trattenimenti continenti ragguagli sacri e profani de’ popoli camuni*, Venezia 1698, Rist. anast. Brescia 1998, come chiesa campestre in contrada Cordegnoni. Le sue origini sono da ricondursi al Quattrocento, ma A. FAPPANI, *Santuari...*, V, p. 56, ipotizza una fondazione più antica. I dati più antichi, rintracciati nel *designamentum*, risalgono al 1430 dove si ricorda un “oratorio campestre” in “contrada Cordegnone” nella giurisdizione della pieve di Pisogne (A. BERTOLINI, G. PANAZZA, *Arte in Vallecamonica...*, III, parte 2<sup>a</sup>, p. 711). La chiesa sorge senza ombra di dubbio sulla strada che da Pisogne sale verso il passo di Croce per poi scendere da Zone vero il sud del lago. “Per questo motivo e per il titolo della chiesa P. Guerrini pensa che all’originaria cappella di S. Bartolomeo fosse unito uno xenodochio eretto dai vescovi di Brescia che sarebbero subentrati nella proprietà ai monaci benedettini di Tours investiti da Carlo Magno [...]; ma l’ipotesi è assai dubbia anche se nulla vieti di pensare che veramente alla chiesa fosse collegato un ospizio luogo di sosta per i viandanti come pensano il Rosa e il Lorenzi”, in *IBIDEM*. Cfr. P. GUERRINI, *Diaconie, xenodochi e ospizi...*, p. 30.

<sup>40</sup> A questo proposito è significativo ciò che scrive Luigi Mario Belloni: “In epoca cristiana era parte integrante dell’impianto dell’ospizio un oratorio che in qualche caso era privo di fronte e si innestava al porticato costituendone la parte terminale, secondo una concezione religiosa impostata sulla costante visione dell’altare, per chi stava sotto i portici, quale segno e garanzia di protezione divina”, L. M. BELLONI, *Hospitales e xenodochi, loro funzione e finalità*, in *L’antica via regina...*, p. 475.

A Sedergnò<sup>41</sup> è tutt'oggi visibile sulla parete esterna sinistra della chiesa (fig. 17) l'affresco di Domenico Voltolino raffigurante *Il martirio di S. Bartolomeo*: l'immagine testimonia, anche in epoca moderna, il perdurare della tradizione di rappresentare immagini sacre all'esterno degli edifici. Questo affresco era la pala di un altare, poi rimosso per indicazione episcopale. Ancora all'interno un affresco raffigura la *Madonna con Bambino, martirio di S. Bartolomeo e i Santi Gregorio Magno e Pancrazio*, sempre del Voltolino<sup>42</sup>. La presenza di san Pancrazio è da mettere in relazione ai santi protettori del bestiame. Pancrazio è ritratto in abiti militari con vessillo che riporta l'effigie di un un bue. Questo santo è confrontabile e, per così dire, intercambiabile con san Fermo, martire della persecuzione di Diocleziano, forse africano, molto venerato soprattutto nel Veronese, il quale incarna l'ideale di milite a difesa della cristianità e nello stesso tempo protettore del bestiame e delle attività agricole<sup>43</sup>.

San'Antonio abate, un altro santo protettore del bestiame, compare più volte tra le devozioni del volgo, come testimonia la dedicazione della chiesa a Marasino: oltre all'affresco del santo posto nel presbiterio come pala d'altare della chiesa (fig. 21), se ne segnala un altro nella casa dietro la chiesa, da ascrivere allo stesso pittore, ritraente la *Vergine seduta tra S. Giacomo e S. Antonio abate*<sup>44</sup>. In questa immagine si trovano riuniti il santo pellegrino ospitaliere e il santo taumaturgo e protettore del bestiame, quasi a indicare la continuità di culto nella prosecuzione del percorso che porta in direzione sud, passando dalla chiesa di San Giovanni Battista di Conche alla chiesa di San Giacomo a Maspiano. Sempre nella chiesa di Sant'Antonio abate compare un altro protettore dei viandanti, posto sulla facciata dell'edificio: il *San Cristoforo* è per la verità di difficile lettura perché l'intonaco è abraso e vi sono molte lacune nella pellicola pittorica. Qui il santo è ritratto sulla fascia destra della facciata a lato della finestra; questa posizione permette di essere

<sup>41</sup> “La località, dall'etimo di difficile interpretazione (non accettabile la proposta di A. Sina di una derivazione da «*sedetum locum*» da collegarsi alla presenza di un possibile ospizio)”, in A. BERTOLINI, G. PANAZZA, *Arte in Vallecamonica...*, III, parte 2<sup>a</sup>, p. 711.

<sup>42</sup> Si segnala un'incongruenza (in IBI, p. 715) la didascalia dell'immagine riporta san Pancrazio e il testo (IBI, p. 716) invece cita san Maurizio; si è propensi ad accettare la prima versione per la presenza del vessillo con un bue. La tela reca l'iscrizione in basso a destra: DOMINICUS DE VOLTOLINIS / ISEANUS PICTOR / FECIT 1714.

<sup>43</sup> Una chiesa dedicata a San Fermo si trova pure nel comune di Pilzone d'Iseo. La posizione è come per altri siti panoramica; l'edificio lo si raggiunge salendo da Pilzone. La costruzione probabilmente insiste su una precedente abitazione del '400 dove nel '600 fu costruita, sulla zona in precedenza adibita a fienile, la piccola chiesa, in A. FAPPANI, *Santuari...*, V, pp. 91-93.

<sup>44</sup> L'affresco non è più rintracciabile, si trattava di una segnalazione di P. GUERRINI, *La pieve di Sale...*, p. 32, dove era riportata la data 23 settembre 1514.

visto dal passante che viaggia in direzione nord – sud. Sempre nella stessa posizione, vale a dire sulla destra rispetto al portale d'ingresso, è ritratto *San Cristoforo* in varie chiese<sup>45</sup> (figg. 22 - 25): Santi Ippolito e Cassiano e San Giorgio (entrambe a Zone), in Sant'Andrea a Malegno, Santa Maria Annunciata a Bienno, San Lorenzo a Berzo Inferiore.

Si ricorda che il santo è per eccellenza il protettore dei viandanti<sup>46</sup>, dalla morte improvvisa e, per alcuni, dalla peste. Ci pare singolare e non casuale la sua rappresentazione sulla destra degli edifici, tanto che, rileggendo Alessandro Sina, si trova che anch'egli riporta questo dato senza però dare una spiegazione: “... si costumava far dipingere al lato destro, entrando, di una porta delle chiese, e perfino, nei cortili delle case, e sulle pubbliche piazze”<sup>47</sup>. Sulla parete destra esterna della chiesa di San Giorgio a Cislano di Zone, oltre al gigantesco *San Cristoforo*, vi sono altri santi<sup>48</sup> tra cui il *San Giorgio e la principessa*<sup>49</sup> (figg. 26 - 28); la composizione, assai complessa, ci offre una visione di un paesaggio formato, sullo sfondo, da irti colli privi di vegetazione. L'elemento invece più curioso è il posizionamento nell'angolo superiore destro di un castello con affacciate due figure incoronate a mezzo busto<sup>50</sup>, ed altre di cui si scorgono solo i volti. Tralasciando l'aspetto puramente narrativo si sottolinea la presenza di altri piccoli edifici posti sulle “cime” dei

<sup>45</sup> Fa eccezione la chiesa parrocchiale di San Gregorio a Toline (di Pisogne) dove l'affresco (1504) è posto sulla sinistra rispetto all'attuale portale d'ingresso laterale che è stato ottenuto nella sistemazione dell'edificio e in particolare nei rifacimenti del XVII secolo (A. BERTOLINI, G. PANAZZA, *Arte in Vallecamonica...*, III, parte 2<sup>a</sup>, p. 663). Vale la pena d'evidenziare che ancora oggi è presente un portico a ridosso del fianco destro della chiesa.

<sup>46</sup> G. FERRI PICCALUGA, *Mercati e cultura...*, p. 74, suggerisce che la presenza dei *Re Magi* affrescati sul portico esterno della chiesa di Santa Maria della Neve a Pisogne, sia indice di una devozione particolare legata al commercio e alla protezione dei “pellegrini e dei viaggiatori”. Ma anche L. M. BELLONI, *Hospitales e xenodochi...*, p. 477, conferma che a Menaggio uno xenodochio era chiamato, nel XVII secolo, dei “Tre Magi” con una cappella di Santa Marta e la strada che passava vicino era chiamata “via dei pellegrini”. Da queste due testimonianze si comprende la presenza della devozione ai Re Magi in Santa Maria del Ponte (tra Cividate C. e Malegno, edificata nelle vicinanze del ponte romano) nella dedicazione dell'altare maggiore.

<sup>47</sup> Si riferisce al *San Cristoforo* della chiesa di San Giorgio a Zone senza citare gli altri, A. SINA, *Zone sul lago d'Iseo...*, p. 8.

<sup>48</sup> Cinque *Madonna in trono con Bambino, Sant'Antonio abate, Crocifissione con la Vergine e san Giovanni*, e, sotto la fascia del *San Giorgio e il drago*, altre figure di dubbia identificazione.

<sup>49</sup> G. ROSA, *La storia sul bacino...*, p. 67, fornisce la data 1484 per l'esecuzione dell'affresco. È probabile che a fine Ottocento il Rosa potè leggere tale data ancora sull'affresco, anche se non specifica come riesca a fornire tale anno.

<sup>50</sup> Dovrebbe trattarsi del re e della regina che dal castello assistono con ansia alla liberazione della principessa.





*a fianco:* Fig. 21 – Sale Marasino, loc. Marasino, S. Antonio ab., presbiterio, affresco  
*in questa pagina:* (Figg. 22 – 25) rappresentazioni di S. Cristoforo (*da sinistra*) in S. Giorgio (Zone), S. Cassiano (Zone),  
S. Andrea (Malegno) e S. Maria Annunciata (Biunno)





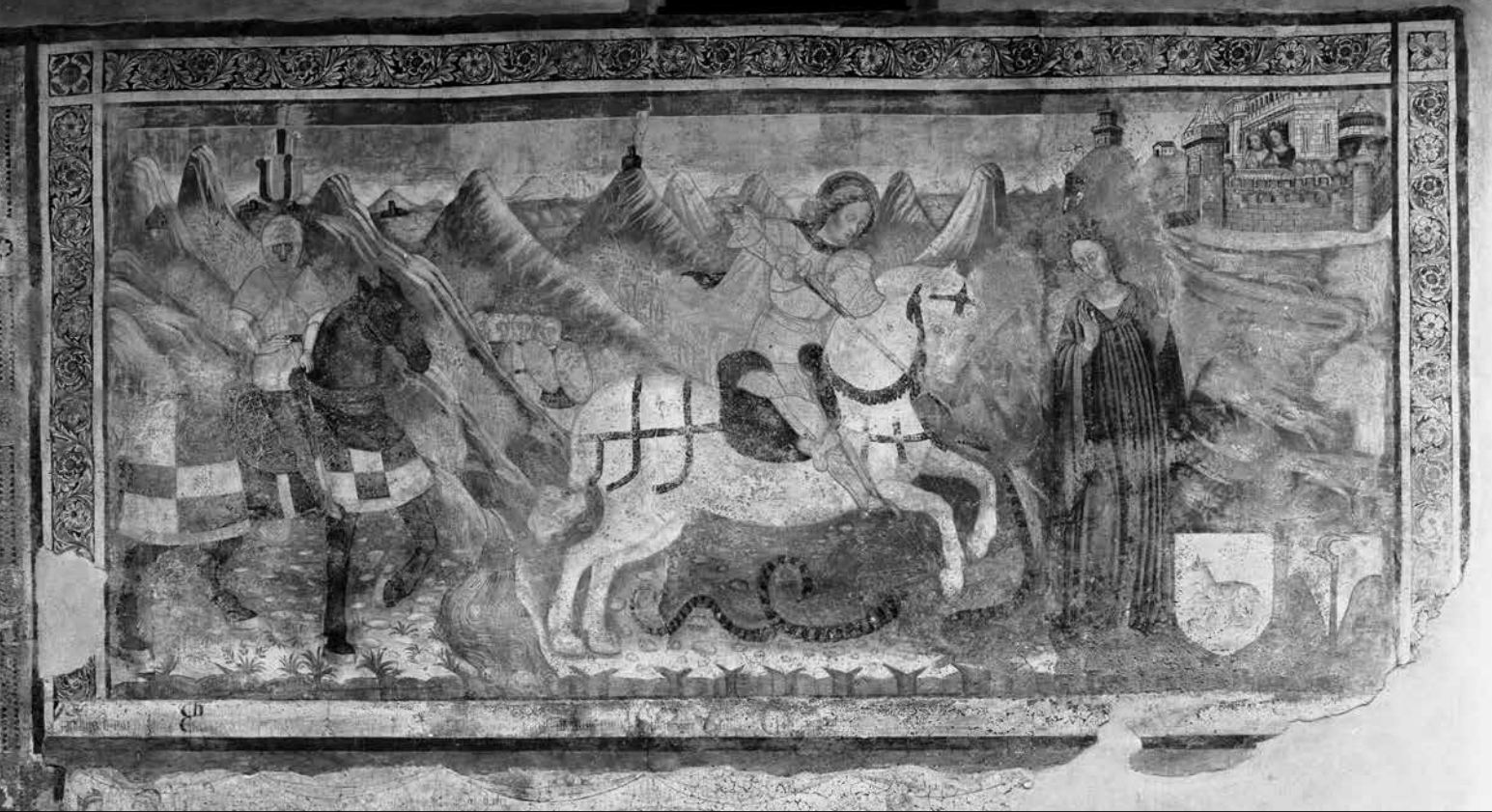


Fig. 26 - Zone, Cislano, S. Giorgio, esterno, San Giorgio e la principessa  
Fig. 27 - Zone, Cislano, S. Giorgio, esterno, San Giorgio e la principessa, particolare  
a fianco: Fig. 28 - Zone, Cislano, S. Giorgio, esterno, San Giorgio e la principessa, particolare



colli in secondo piano. È improbabile che si tratti di reali costruzioni, si direbbe, invece, che rappresentino l'ideale di un paesaggio quattrocentesco formato da castelli, torri di avvistamento, edifici religiosi sparsi lungo le principali vie. Infatti un personaggio, recante un vessillo crociato di rosso su sfondo bianco, sta risalendo verso il colle dove domina una costruzione, a base quadrata, certamente una torre di difesa-avvistamento. Sul colle posto alla destra vi è una costruzione "civile" ad aula unica con tetto a capanna e oculo in facciata sopra l'ingresso. Altre costruzioni di difesa sono poi poste sul colle centrale del dipinto e sull'estrema sinistra dietro l'elmo del secondo cavaliere. È certo che, considerata la precisione dell'esecuzione dei dettagli dei cavalieri, il pittore era a conoscenza del mondo cortese cavalleresco, ma pure dicasi delle impervie vie di collegamento che lo portarono fino in quel di Zone. Questo non è il solo affresco che offre una visione di un paesaggio con vie di comunicazione, colli e costruzioni<sup>51</sup>.

Queste raffigurazioni non sono da ritenersi delle "istantanee" del territorio, considerato pure che il paesaggio nel Medioevo, specie se confrontato con quello odierno, si presentava certamente con meno edifici, strade, ponti, gallerie e all'interno di uno scenario non toccato dal massiccio processo di urbanizzazione, se non per costruzioni del mondo rurale di modeste dimensioni: i pochi edifici visibili divenivano anche quelli più riconoscibili e fissati come punti di riferimento. Questi lo erano non solo per la mole, ma, ancora più, per l'ubicazione: per la società medioevale, il luogo si riconosce da pochi dettagli comunemente definiti, come elementi caratterizzanti il paesaggio.

Tornando alla rappresentazione dei "luoghi" come sfondi per immagini di santi che si incontreranno lungo le chiese, non si tenterà certo un'identificazione precisa come una mappa del bacino del lago di Iseo o della Vallecamonica, anche se nella storia dell'arte non mancano esempi di questo genere. Un riscontro oggettivo di strutture civili e religiose poste su colli - che ci danno l'idea da che cosa i pittori e, per esteso, l'immaginario collettivo medioevale attingesse - ci viene dal sistema di avvistamento e di difesa ancora oggi individuabile nel susseguirsi di alture dette del Bardisone, che da Esine vanno a Bienno e separano la Val Grigna dalla piana di Civate, posta ad ovest. Risalendo da sud verso nord si incontrano: la chiesa della SS. Trinità a Esine, San Lorenzo a Berzo Inferiore, San Michele a Berzo Inferiore, San Defendente a Bienno e il colle della Maddalena, quest'ultimo con la chiesa della Maddalena e le stazioni della *Via Crucis*.

<sup>51</sup> A. ROVETTA, *Architettura costruita e architettura dipinta in Franciacorta tra fine Trecento e primo Cinquecento*, in P. CASTELLINI, M. ROSSI (a cura di), *Topografia artistica tra Medioevo e Rinascimento in Franciacorta e nel Sebino*, Atti del convegno, Brescia 2006, pp. 95-123. In epoca preistorica si veda la visione "topografica" incisa sulla roccia e identificata con *Mappa di Bedolina*.

La SS. Trinità<sup>52</sup> di Esine è visibile fin da Boario. L'edificio di origine romanica si presenta con un atipico, per queste zone, campanile a vela in facciata: si tratta di una sistemazione del XVII secolo. Essendo posta su di un'altura, un precipizio se visto da un versante, la chiesa è il punto di partenza di una via di comunicazione che collega i siti sopra citati. Vi è una nutrita serie di documenti che attestano in questo luogo l'esistenza, dall'anno 771, di una fortificazione longobarda con annessa una piccola cappella per il culto.

All'interno della SS. Trinità si riscontra il culto di San Michele Arcangelo; questo, più volte associato alla tradizione longobarda<sup>53</sup>, ci testimonia che la chiesa sorge su di un colle dove vi erano precedenti culti e strutture di cui il Sina sostiene che "un tempo [vi] dominava un castello, ancora in piena efficienza nel secolo XIII"<sup>54</sup>. Lo stesso autore suggerisce la presenza di un vero e proprio castello attorno alla chiesa<sup>55</sup> e, più in alto una "ampia rocca" come "ultimo rifugio"<sup>56</sup>, mentre, più in basso, il sobborgo di Dossolo - tutt'oggi chiamato "castello" nella sua porzione centrale - doveva servire, secondo chi scrive, come avamposto di difesa con l'ausilio di torri tutt'oggi identificabili. I siti sono tra loro a vista e la poca distanza permetteva forme di comunicazione con segnali. In via ipotetica si potrebbe individuare l'apice di questa forma

<sup>52</sup> B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecamonica...*, IV, pp. 111-121. G. BARBARISI, U. CIVITELLI, G. TAGLIABUE, *L'armonia della materia*, Darfo B. T. (Bs) 1993, pp. 62, 77, 68, 86, 106, 139. A. SINA, *Le chiese di Esine*, in *Esine a perenne ricordo del XIX centenario della conversione di San Paolo suo celeste patrono e del XXV di prima messa dell'arciprete don Giovan Battista Pedrotti*: 3 Ottobre 1936, Breno (Bs), 1936, pp. 5-14. A. SINA, *Esine, storia di una terra camuna*, «Memorie storiche della diocesi di Brescia», XIII (1946) Brescia 1946 - Rist. anast. - Brescia 1978, pp. 110-114. A. SINA, *La chiesa della SS. Trinità, antica parrocchiale di Esine*, (pubblicato con titoli diversi): «Il Giornale di Brescia» (15 ottobre 1953); «La Voce del Popolo», 41 (18 ottobre 1953); «Memorie storiche della diocesi di Brescia», XX (1953), 4, pp. 104-105.

<sup>53</sup> «Vestigio della dominazione longobarda tra noi, come vedremo, sarebbe la chiesa della SS. Trinità, costruita negli ultimi momenti di quella dominazione, nel 771. Oltre l'anno, vi è un altro indizio dell'influsso longobardico nel titolo stesso dato alla nuova cappella, essendo stata la SS. Trinità veneratissima presso costoro, come il culto che ivi si prestava all'Arcangelo S. Michele, che era il loro particolare protettore», in A. SINA, *Esine storia...*, p. 15. Cfr anche G. BARBARISI, U. CIVITELLI, G. TAGLIABUE, *L'armonia della materia...*, p. 139. È interessante la lettura che fa dei "culti medioevali" G. ROSA, *La Valle Camonica nella storia...*, pp. 28-31, dove i Longobardi "battezzarono il loro *Irmisul* Dio battagliero con nome di S. Michele il vendicatore" mentre i Franchi "surrogarono San Martino, Marte, al Dio bellicoso *Camulo*" (Ibid., pp. 28-29).

<sup>54</sup> A. SINA, *La chiesa della SS. Trinità...*, «Memorie storiche della diocesi di Brescia», XX (1953), 4, p. 104.

<sup>55</sup> Lo studioso propone anche, ma siamo quasi nella leggenda, che la cappella fosse, in un primo tempo, solo per il castellano, la famiglia e i lavoratori del castello mentre tutta la popolazione vi si rifugiava per la messa domenicale durante i periodi bellicosi, A. SINA, *Esine storia...*, p. 111.

<sup>56</sup> IBIDEM. Si veda più avanti l'identificazione del luogo dove sorgeva probabilmente solo un punto di avvistamento più alto e con maggiore apertura sulle zone sottostanti.



di “incastellamento del territorio” con l’attuale chiesa di San Michele; questo perché ne è il punto focale. Da qui è ottima la vista, tanto che si può ritenere la piattaforma di un’organizzazione militare e comunicativa con le altre posizioni, in quanto perfettamente visibile da ogni luogo. Questa tipologia difensiva sarebbe potuta resistere ancora pochi anni, perché, alle soglie Cinquecento, con l’avvento delle armi da fuoco, un sistema così “a vista” avrebbe decretato la propria fine se non modificato con le nuove architetture militari progettate per resistere ai colpi di artiglieria<sup>57</sup>.

Oltrepassata questa linea, le due estremità che chiudevano questo sistema, erano, a destra la Chiesa dei Santi Faustino e Giovita (ora parrocchiale di Bienno dove si suppone che il campanile sorgesse su una base di torre di avvistamento, cui la toponomastica di “via Castello” depone a favore), e il castello di Breno<sup>58</sup> sul versante sinistro. Di seguito si analizzeranno i siti per meglio comprendere la specificità di ognuno e dimostrare questo coordinamento che tra essi sussisteva.

La chiesa di San Lorenzo a Berzo Inferiore si erge su di un pianoro sopraelevato rispetto alle abitazioni; l’edificio svolse la funzione di parrocchiale fino al primo quarto del XVII secolo. La chiesa è ad aula unica ed è, come si presenta oggi, il risultato dell’assetto avvenuto verso la seconda metà del XV secolo<sup>59</sup>. Come per la SS. Trinità di Esine, la facciata di San Lorenzo è rivolta verso il fondo valle; in più questa è intonacata e mostra alla destra del portale un enorme *San Cristoforo*, il più grande presente in zona, di cui oggi si conservano solo alcune tracce di colore e l’incisione su intonaco di alcuni elementi. Data la dimensione e soprattutto la posizione, il Santo era visibile già da Esine e quindi svolgeva la sua opera di protezione del viandante, ma era pure visibile dal contado circostante<sup>60</sup>, nelle campagne di Berzo Inferiore.

La chiesa è dotata di un campanile e di un piccolo oratorio su due piani, staccato dall’edificio posto nel sagrato; quest’ultimo è erboso. L’oratorio presenta, nella facciata rivolta verso il fondo valle, strutture massicce con enormi blocchi di pietra, evidente segno di una fortificazione; è molto probabile che fosse in origine una torre<sup>61</sup>.

<sup>57</sup> A. FARA, *Le città da guerra nell’Europa Moderna*, Torino 1993.

<sup>58</sup> Descritto da F. CONTI, *Castelli e rocche. Le fortificazioni italiane del Medioevo e del Rinascimento*, Novara 1999, p. 91 come “fortificazione imponente, su scala addirittura territoriale, che sbarra in maniera ineludibile la val Camonica, dando origine a un complesso di immensa suggestione paesistica”.

<sup>59</sup> B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecmonica...*, IV, pp. 263-280.

<sup>60</sup> Cristoforo rimanda inoltre al tema della conversione che poteva avvenire anche al di fuori dello spazio sacro: colui che “porta Cristo” in ogni luogo. Oltre a proteggere da varie malattie, si credeva che chi vedesse la sua immagine fosse immune da morte improvvisa, intendendo senza sacramenti. Il *San Cristoforo* della chiesa di San Lorenzo poteva essere guardato dai contadini durante il lavoro nei campi.

<sup>61</sup> Secondo F. BONTEMPI, *Berzo. Storia di una comunità*, Darfo B. T. (Bs) 1998, pp.118, “Il castello, parzialmente

Il pianoro di San Lorenzo è raggiungibile tramite una stretta strada che sale dal centro storico del borgo sottostante. Dietro la chiesa, la strada prosegue in salita verso nord per giungere, dopo una decina di minuti, alla chiesa di San Michele. Anche per questo sito si ripetono le condizioni verificate per la SS. Trinità ad Esine vale a dire una chiesa con resti di fortificazioni collocate su di un terrapieno, in parte di riporto, con visione strategica del paesaggio; oltre alla panoramica di tutta la Val Grigna si vedono pure la piana della Prada, Civate Camuno e il ponte sul fiume Oglio, parte di Malegno e, verso sud, il Monticolo di Darfo. Sono poi naturalmente ben in vista i siti della SS. Trinità, San Defendente, Santa Maria Maddalena, l’eremo dei Santi Pietro e Paolo e l’Annunciata di Borno. Intorno alla piccola chiesa<sup>62</sup> di San Michele, il cui nome ci riconduce nuovamente, come per Esine, ad un santo militare<sup>63</sup>, scavi archeologici hanno evidenziato con certezza la presenza di edifici e di frequentazione fin da epoca romana<sup>64</sup>. Si ripete la tipologia del pianoro chiuso ai lati da un recinto murario, formato da massi, con uno spessore tale da assicurare che fosse una cintura di fortificazione.

La relazione tra edificio di culto e fortificazione<sup>65</sup> è qui evidente come per

---

distrutto, è menzionato ancora nel 1458 per le sue rovine. La torre venne in parte conservata e in parte tagliata, in modo che non fosse più uno strumento guerresco, ma affidata a un gruppo più che fidato i disciplini, i quali la trasformarono in loro sede, destinandola alle riunioni. Le feritoie furono tappate, la struttura lignea fu sostituita da una muratura e divenne una casa”. Purtroppo l’autore non riporta la fonte di queste notizie e dall’analisi delle strutture di basamento della parete che dà verso il paese si evidenzia l’utilizzo di materiale costruttivo di modeste dimensioni. Sono invece presenti massi più grossi nelle altre pareti. Strutture riconducibili a resti di fortificazioni, alternate a murature più esili, si trovano lungo il sentiero che sale dal paese; questi muri sono di contenimento di parte del pianoro dove si collocano la chiesa e l’oratorio (figg. 29 - 30). Per l’utilizzo e gli affreschi si veda F. TROLETTI, *L’iconografia dei disciplini: devozione, educazione e propaganda*, in *Le Discipline del Sebino*, Brescia 2004, pp. 223-224. Nel Catasto Austroungarico per il Lombardo-Veneto del 1853 l’oratorio è indicato con la lettera “C” ed è chiamato “Oratorio dei Santi Francesco e Carlo”.

<sup>62</sup> L’edificio ad aula unica, poco più di una cappella, è purtroppo stato oggetto di un insensato intervento di “restauro” con malte, a nostro avviso, non idonee. Le pareti interne erano dipinte anche se l’incuria e il tempo avevano già compromesso il tutto prima dell’ultima azione.

<sup>63</sup> Si ricordi che a Berzo Inferiore è venerato san Glisente, santo cavaliere della tradizione cortese che giunse in valle Camonica al seguito della spedizione di Carlo Magno e poi si ritirò come eremita sui colli circostanti. Mentre a Bienno, in Santa Maria Annunciata, è ritratto un Santo re identificabile, per alcuni, con san Carlo Magno mentre, per altri, con san Sigismondo.

<sup>64</sup> Forse si tratta del castello “segnalato nella donazione di beni immobili disposta nel 1036 a favore del monastero di Serle.”, in B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecmonica...*, IV, p. 280.

<sup>65</sup> Si veda che proprio al di sotto di questo sito torna nella toponomastica “Santa Maria in castello” per la pieve di Civate Camuno, A. BIANCHI, F. MACARIO, A. ZONCA, *Civetbate. L’abitato e il territorio...*, pp. 138-145. Analoga situazione si verifica per la chiesa di Santa Maria in Castello a Losine, dove l’edificio è posto su di un’altura con una vista e controllo sul territorio sottostante di vari chilometri nelle direzioni sud e nord, F. TROLETTI, *Santa Maria Assunta in Castello*, «Itinera» (2007) VII, 1, pp. 97-99.

i due siti appena esaminati. Si propone il legame tra la chiesa di San Lorenzo e quella di San Michele non tanto per la presenza della strada che le collega, ma perché il sito di San Lorenzo è da vedersi come un avamposto fortificato<sup>66</sup>, più a valle rispetto a San Michele che è, pertanto, da intendersi come il punto più arroccato di un articolato impianto difensivo. Da questo pianoro, guardando verso nord, si ha la vista della chiesa di San Defendente<sup>67</sup> che sorge anch'essa su di un colle: sempre una dedicazione ad un santo cavaliere<sup>68</sup> il cui nome richiama la parola "difesa". Segue poi il colle della Maddalena che, oltre ad essere in linea con gli altri siti, ha la visione anche del "passo" che da Bienno scende a Breno dove si incontra lo sperone del Castello.

Questa "catena" collinosa godeva anche del vantaggio di non avere alture laterali vicine da dove potevano giungere delle minacce. Si aggiunga che, sempre in prossimità della SS. Trinità, si sono rilevate, poste più in alto del pianoro<sup>69</sup> e spostate verso il versante orografico destro, alcune strutture murarie, ormai in stato di abbandono, che, viste le dimensioni e la posizione, suggeriscono un ulteriore punto di avvistamento<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> Della stessa idea è pure A. SINA, *Berzo Inferiore e le vicende di una chiesa*, «Illustrazione Bresciana», 73 (1 settembre 1906), p. 9, che scrive: "Quasi alla sommità della collina che sovrasta al paese, e forse sulle rovine dell'antico castello, gli abitanti di Berzo, intorno al 1000, avevano eretta l'antica parrocchiale, dedicata al santo martire San Lorenzo".

<sup>67</sup> Anche per questo sito si ricorda il rinvenimento di un'epigrafe votiva romana che riferisce di due fratelli legionari. È probabile che la fondazione cristiana sia da ricondursi al periodo franco. Ancora padre Gregorio Brunelli da Vallecamonica narra della leggenda che lo stesso Carlo Magno, al suo passaggio, arrivò su questo colle e mentre ammirava il panorama, il vescovo Turpino vi piantava uno stendardo con la croce, B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecamonica...*, IV, p. 405. Anche per questo edificio si trova l'ordine di chiusura, da parte di San Carlo, con muratura della facciata permettendo solo una porta e un occhio (Ibi, p. 407). Da questa posizione si può facilmente controllare tutta la piana e il borgo di Cividate Camuno (con ponte e chiesa di Santo Stefano sull'omonima rupe nonché il castello intorno alla chiesa di Santa Maria e la torre), Bienno, l'eremo di San Pietro in Barberino e le altre chiese già segnalate partendo dalla SS. Trinità di Esine.

<sup>68</sup> La pala dell'altare della chiesa, ora nella casa parrocchiale di Bienno, ritraente la *Madonna col Bambino e i santi Carlo e Defendente*, ci testimonia il santo, in abiti militari, raffigurato con lo stendardo che forse richiama proprio la leggenda del vescovo che su questo colle pose l'insegna del cristianesimo. Anche se la dedicazione ai Santi Faustino e Giovita della parrocchiale di Bienno è da ricercarsi in altri fattori, si consideri che anche questi due santi sono dei militari. Il santo è ricordato in un cartiglio nella chiesa di San Maurizio a Breno come COMPAGNO DI MAURIZIO E DIFENSOR DALLE TEMPESTE E DAL CONTAGIO, in B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecamonica. Monumenti e opere*, V, Gianico (Bs) 2004, p. 160. Un'immagine di san Defendente, in abiti da paggio rinascimentale con mazza, si conserva nell'affresco *Madonna in trono con Bambino e i Santi Antonio di Padova, Francesco, Defendente* (chiesa di Santa Maria Annunciata, Bienno), prima campata di destra, fine XV secolo.

<sup>69</sup> Si precisa che ci si trova, ora, in proprietà privata quindi non si sono svolti né scavi né rilievi com'è invece avvenuto per San Michele a Berzo Inferiore. Si procede a questa analisi con i soli dati ricavati da un sopralluogo.

<sup>70</sup> Forse si tratta dell'ipotesi avanzata, ma non ben precisata, che ne fa A. SINA, *Esine storia di una terra...*, pp. 111-112, in riferimento al sito della Santa Trinità "...con in alto, come ultimo rifugio, un'ampia rocca...".

Dai dati tratti dal Catasto Austroungarico per il Lombardo-Veneto della metà dell'Ottocento<sup>71</sup> risulta che i terreni circostanti la chiesa della SS. Trinità sono tutti catalogati (con vari numeri) con il toponimo di castello. Si aggiunga che un poco più a nord e verso la piana di Cividate, ma in comune di Berzo Inferiore, altre due zone (formate da più numeri catastali) son identificate con "Dosso delle guardie". In conclusione questi dati confermerebbero che la toponomastica di "castello" va ben oltre il pianoro della chiesa; si può dunque pensare che il castello comprendesse anche la fascia "interna" che va dalla chiesa allo sperone di roccia più alto che guarda verso Cividate. Segue poi, sempre spostandosi verso destra, il "Dosso delle guardie", il cui toponimo potrebbe indicare delle torrette più elevate, utilizzate per il controllo della piana di Cividate, il fondo valle e, con più facilità rispetto al pianoro della chiesa, per comunicare con i siti posizionati più a nord.

La fascia qui definita "interna"<sup>72</sup>, più arretrata e protetta anche dalla vista del fondovalle, faceva parte del complesso fortilizio forse come luogo con edifici abitativi con depositi e stalle, probabilmente con costruzioni meno massicce e con maggior utilizzo di legno.

Tralasciando Santa Maddalena a Bienno (che non presenta fortificazione) e San Lorenzo a Berzo Inferiore, per il quale si è però accertato il radicamento del culto di San Glisente cavaliere ed eremita<sup>73</sup>, si è visto come sulle "punte" di questo lembo di terra sorgono chiese inserite in un organico apparato di controllo e difesa del territorio<sup>74</sup> e con dedizioni a santi ascrivibili, in qualche modo, al mondo militare.

La presenza di santi militari è pure da ricondursi alla diffusione di un vero e

---

<sup>71</sup> Il Catasto entra in vigore nel 1853, ma i dati raccolti documentano la situazione rilevata nei due decenni precedenti. I Registri sono in fase di studio, catalogazione e pubblicazione informatica a cura di Alberto Bianchi e Riccio Vangelisti - *Berzo Inferiore e il suo territorio ed Esine e il suo territorio* - versione Cd rom. Si ringrazia per questo Riccio Vangelisti per il fondamentale supporto e per aver fornito i dati sopra esposti.

<sup>72</sup> Oggi dietro alla zona absidale della chiesa vi sono dei terreni pianeggianti e poi, spostandosi verso il versante orografico destro, una forte e repentina depressione del terreno forma una piccola valle che è di per sé naturalmente più protetta. La strada che conduce poi verso Berzo, indicata come "strada del castello", passa proprio tra il pianoro della SS. Trinità e la valletta, ma allo stesso livello di altitudine di quest'ultima.

<sup>73</sup> G. FERRI PICCALUGA, *Eremiti, cavalieri...*, pp. 175-213. Anche nel castello di Breno si ricorda la presenza di una chiesa sempre dedicata a san Michele.

<sup>74</sup> Di controllo del territorio nella scelta del sito, anche se con minori implicazioni militari, parla anche per San Giacomo a Maspiano F. ZANNI, *Maspiano, tra origini...*, pp. 7-8. Si veda anche la chiesa di San Pietro a Marone dove il campanile si presume che sorga sul resto della torre del castello che nel Medioevo doveva trovarsi su questo pianoro.



proprio culto dei santi cavalieri che furono al seguito di Carlo Magno il quale, dopo aver riscattato il popolo dal paganesimo, lascia liberi i suoi paladini di ritirarsi a vita santa, spesso eremitica<sup>75</sup>. In più si consideri che, secondo la leggenda, a cui non si dà fondamento storico, ma che si diffuse al punto che fu motivo di ispirazione di molti culti, Carlo Magno al suo passaggio fondò una serie di edifici di culto di cui oggi si conserva la lista in una trascrizione di una pergamena, più antica, in un quadro nella chiesa di San Giovanni in monte Cala<sup>76</sup> sopra Lovere.

Dopo questa circostanziata digressione è ora doveroso tornare al concetto di paesaggio: da quello visto nel *San Giorgio e la principessa* della parete esterna della chiesa di San Giorgio a Zone, si passa allo sfondo ancor più dettagliato dell'affresco della *Nascita di san Rocco* (fig. 36) nella cappella Federici della chiesa di San Lorenzo a Berzo Inferiore.

Siamo nei primi anni del Cinquecento e l'opera è assegnata a Giovan Pietro da Cemmo<sup>77</sup>, il quale dà prova di conoscere le architetture del mondo classico e si sofferma organizzando il programma generale dell'altare senza tralasciare l'architettura reale della cappella, fondendola con quella visibile negli affreschi ed eliminando in tal modo la distanza tra l'immagine bidimensionale del dipinto e la struttura che lo ospita<sup>78</sup>. Attenzione al dettaglio, quasi miniaturistico, si incontra nel sopra citato sfondo della *Nascita di san Rocco*: dalla finestra dietro il letto della madre è raffigurato un paesaggio formato da due colli con altrettante costruzioni, di cui la prima, quella in primo piano, potrebbe essere una chiesa e la seconda una torre. Mentre nel riquadro sottostante (figg. 34 - 35) si vedono le mura di una città dotate di torre con apertura su un ponte levatoio. La torre è corredata da un imponente *Leone alato di san Marco*, indizio della dominazione veneta; sotto il leone vi è uno scudo con un animale araldico visto di profilo. Dietro le mura si erge una chiesa ad aula unica con tetto a capanna e rosone centrale in facciata con addossato, sul fianco sinistro, un campanile romanico.

<sup>75</sup> A. SINA, *La leggenda di Carlo Magno e il culto di S. Glisente in Valcamonica*, «Memorie storiche della diocesi di Brescia», XII (1944), pp. 99-151.

<sup>76</sup> Oltre alle varie leggende che per questo luogo si narrano, ci pare significativo riportare il dato storico della presenza di una fortificazione dal XII secolo che sarà in mano ai nobili Celèri fino al XV secolo. È ricordato anche in un atto di pagamento di 16 guardie che Caterina Visconti, vedova Giangaleazzo, concede nel 1404 perché queste erano qui mantenute. In origine la dedizione era a San Zenone, San Giovanni Battista compare nella prima metà del XV secolo. Scavi archeologici hanno riscontrato i resti di un castelliere preistorico di circa 5000 mq, A. FAPPANI, *Santuari...*, V, p. 107.

<sup>77</sup> B. PASSAMANI (a cura di), *Arte in Vallecarnonica...*, IV, pp. 273-274.

<sup>78</sup> F. TROLETTI, *San Lorenzo*, «Itinera» (2007) VII, 1, pp. 75-77.

In secondo piano si spalanca un paesaggio dominato, sulla sinistra, da un edificio, forse una chiesa, posta su di un pianoro sopra ad una parete scoscesa. Sullo sfondo un'altra collina con un edificio dotato di torre pare controllare il territorio. Ci si chiede se, nei primi anni del Cinquecento, Giovan Pietro da Cemmo si sia potuto ispirare per questi sfondi al paesaggio reale<sup>79</sup> che poteva vedere dal sagrato della stessa chiesa di Berzo Inferiore. Gli elementi qui individuati non sono sufficientemente coincidenti per affermare che si è in presenza di un'indagine propriamente paesaggistica del luogo da parte del pittore: si può solo intravedere in questo episodio un'idea di territorio, formato dall'alternarsi di alture con edifici di controllo e zone pianeggianti, che doveva essere nell'immaginario collettivo dell'uomo medioevale e rinascimentale, il paesaggio per antonomasia.



Marone, via 4 novembre, S. Francesco che riceve le stimmate

<sup>79</sup> Si segnala che, nel già citato affresco esterno della chiesa di San Bartolomeo (a Sedergnò di Toline), *Martirio di San Bartolomeo*, dietro all'episodio in primo piano si vede al di sopra di un colle un edificio che ritrae perfettamente la chiesa, vista a tre quarti, su cui l'affresco trova collocazione. Anche nella pala d'altare della chiesa di San Defendente (ora nella casa parrocchiale di Bienno), *Madonna col Bambino e i santi Carlo e Defendente*, dietro ai due santi son ben distinguibili i colli con i rispettivi edifici: si pensa che si tratti del colle della Maddalena e quello di san Defendente, ma siamo nell'ipotesi. Anche G. FERRI PICCALUGA, *Mercati e cultura...*, p. 67, porta come esempio di "reali" imbarcazioni, e di conseguenza reali visioni del paesaggio, lo sfondo dell'*Immacolata* (1475) di Giovan Pietro da Cemmo nella chiesa conventuale dell'Annunciata a Borno. Sempre per le imbarcazioni cita l'affresco esterno della chiesa di Santa Maria della Neve a Pisogne ritraente la *Madonna dei mestieri*. Ancora per una vista reale si confronti la pala di *San Francesco riceve le stimmate*, pittore bresciano del '600 (sacrestia parrocchiale di Sale Marasino) dove si vede un tratto del lago e una piccola isola con un edificio religioso, l'isola di San Paolo, in F. FRISONI, A. BURLOTTI (a cura di), *Storia ed Arte nella chiesa di San Zenone a Sale Marasino*, Marone (Bs) 2007, p. 87. Inoltre si confronti il dettaglio dell'affresco *San Francesco* tratto da una via di Marone (e documentato da Roberto Predali in *Viaggio tra le bellezze artistiche di Marone*, Marone (Bs) 2006, p. 33) dove sotto il braccio del santo si scorge la chiesa di San Pietro a Marone con dei pellegrini che salgono sulla rupe. Più tardi nell'Ottocento fioriranno le vedute del lago. Si veda di Luigi Basiletti, *Lago d'Iseo* (olio su tela, Pinacoteca Tosio Martinengo, Brescia) dove emergono con prepotenza sullo sfondo del lago le colline, il castello, un edificio religioso e l'abitato di Sarnico dove spicca sempre la chiesa. Un piccolo catalogo è stato studiato da M. MONDINI, *Vedute della Franciacorta e del lago d'Iseo nei disegni di pittori bresciani della prima metà dell'Ottocento*, in *Atlante del Sebino...*, pp. 96-103.

Giovan Pietro continua anche negli sfondi degli altri episodi, quasi con una minuziosità ossessiva, nel ritrarre vedute nell'episodio di *San rocco sfamato dal cane* e ancora più "realistico" il riquadro centrale in alto con *San Rocco che intercede per i fedeli* dove lo sfondo si arricchisce di una visione di un paesaggio formato da una valle, un borgo, in primo piano, e, sullo sfondo, un lago con imbarcazioni e attorniato da colli con fortificazioni e chiese che pare veramente di ricordare l'itinerario finora percorso.

Il gruppo di fortificazioni della Val Grigna è l'esempio di cui si mantengono maggiori testimonianze e che è ancora in buona parte riconoscibile a vista.

È invece più difficile da leggersi il sistema di controllo che prevedeva una torre per avvistamento sul colle di San Pietro a Marone e una sul pianoro di Collepiano, dove poi fu eretta la chiesa di San Bernardo, che permettevano il controllo anche del collegamento proveniente da Cislano. Da San Pietro, dove la presenza di un castello<sup>80</sup> in Pregasso è attestata con una certa sicurezza fin dall'anno mille, si è in comunicazione visiva con la località detta "el castel" a Sale Marasino, un pianoro a mezza costa aggettante sul lago con la vista che arriva fino a Sarnico. Dietro al pianoro passava il percorso della Via Valeriana. Da Sale Marasino il sistema di avvistamento sarebbe continuato verso sud con il pianoro di San Fermo di Sulzano, la rocca di Monteisola e il castello Oldofredi a Iseo, per poi spingersi alla fine del lago e ancora oltre nella bassa.

Un ultimo riferimento ad una visione del territorio del basso lago dell'inizio del XV secolo ci è fornito da una *Carta della Lombardia*<sup>81</sup>, dove i colli identificanti la zona della *Franza curta* sono sorprendentemente molto simili a quelli visti nello sfondo di *San Giorgio e la principessa* di Zone. Ma si veda come la rappresentazione, in questo caso reale, del territorio sia attenta ai centri di "interesse" indicati a seconda della loro "potenzialità militare ('terre murate', castelli o 'ville' indifese) benché ci sia anche qualche riferimento ad una gerarchia religiosa"<sup>82</sup>.

Così tra la rappresentazione del mondo naturale - con lago, fiumi, colline - emergono torri, mura e chiese che, in una mappa avente ancora una rappresentazione primitiva delle alture e un po' schiacciata nelle proporzioni, dovevano essere, per gli strateghi militari e per i vari dominatori, i veri punti di riferimento

---

<sup>80</sup> "Verso il mille, il castello e il feudo di Pregasso vennero infeudati dall'imperatore Ottone ad un Alberto da Pregas", il 1161 è la data ipotizzata per la distruzione del castello, in A. FAPPANI, *Enciclopedia...*, VIII, p. 267.

<sup>81</sup> Biblioteca Nazionale di Parigi, prima metà del XV secolo, analizzata da G. MOTTA, *Franciacorta. Note di cartografia storica del territorio (secoli XV e XVI)*, in P. CASTELLINI, M. ROSSI (a cura di), *Topografia artistica...*, pp. 59-61.

<sup>82</sup> IBI, p. 58.

del paesaggio come lo dovevano essere per il viandante più umile all'oscuro delle rappresentazioni "scientifiche" del suo piccolo mondo.

Si può confermare che le costruzioni finalizzate al controllo del territorio e gli edifici di culto abbiano in minima parte "alterato" il paesaggio, tanto da divenire, insieme agli elementi naturali, parti integranti per contraddistinguerlo. Si coglie quindi il senso del "definirsi di nuovi paesaggi" delineato da Giovanni Tacchini<sup>83</sup>: paesaggio costituito da principi naturali fusi con componenti antropiche. Si aggiungano poi la strada romana, prima, e medioevale dopo, oltre che la ferrovia nell'Ottocento.

Per finire, si noti come anche oggi le strade di comunicazione del XX secolo abbiano preso con prepotenza un posto di primo piano nella "cartolina" del paesaggio lacustre e valligiano, spesso collocando in secondo ordine, come elementi semplicemente scenografici, le piccole chiese ad aula unica di cui si è trattato in questo intervento.

---

<sup>83</sup> Per il concetto di incastellamento del territorio e del paesaggio urbano si veda in questa pubblicazione il saggio di Giovanni Tacchini e G. TACCHINI, *Due fondamentali tematiche insediative. I casi di Marone e Sale Marasino*, in R. PREDALI (a cura di), *Marone. Immagini di una storia*, Marone (Bs) 2005, pp. 63-85.



Fig. 31:  
Vista dal colle di San  
Lorenzo verso Sud

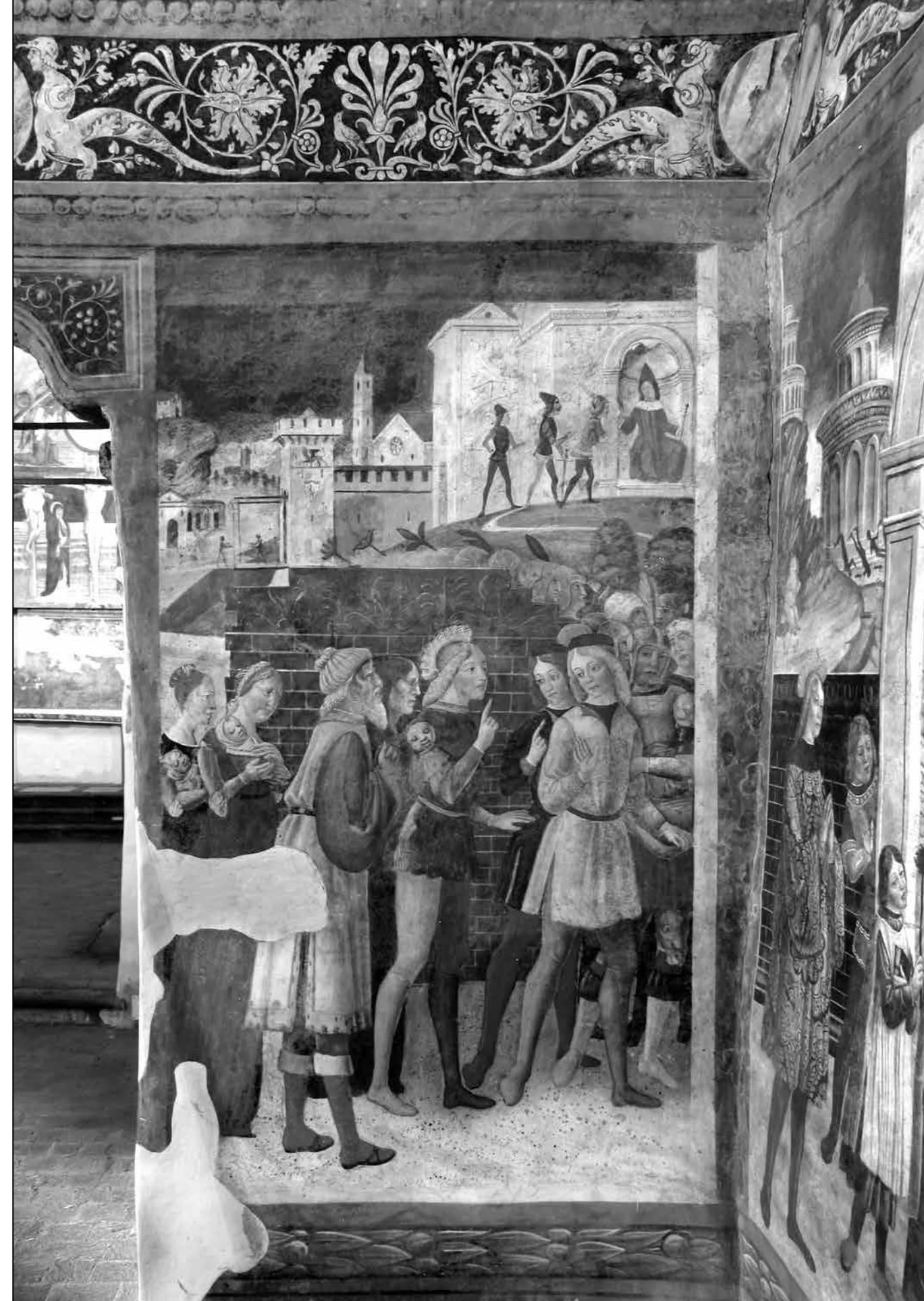


Figg. 29 - 30  
Berzo Inferiore: mura  
lungo la via di  
accesso al colle di  
San Lorenzo



Fig. 32:  
Vista dalla SS. Trinità  
verso Nord









*in queste e nelle pagine precedenti*  
Figg 33 - 36: Berzo Inferiore, San Lorenzo, Cappella Federici, *Storie dei Santi Fabiano, Rocco e Sebastiano*



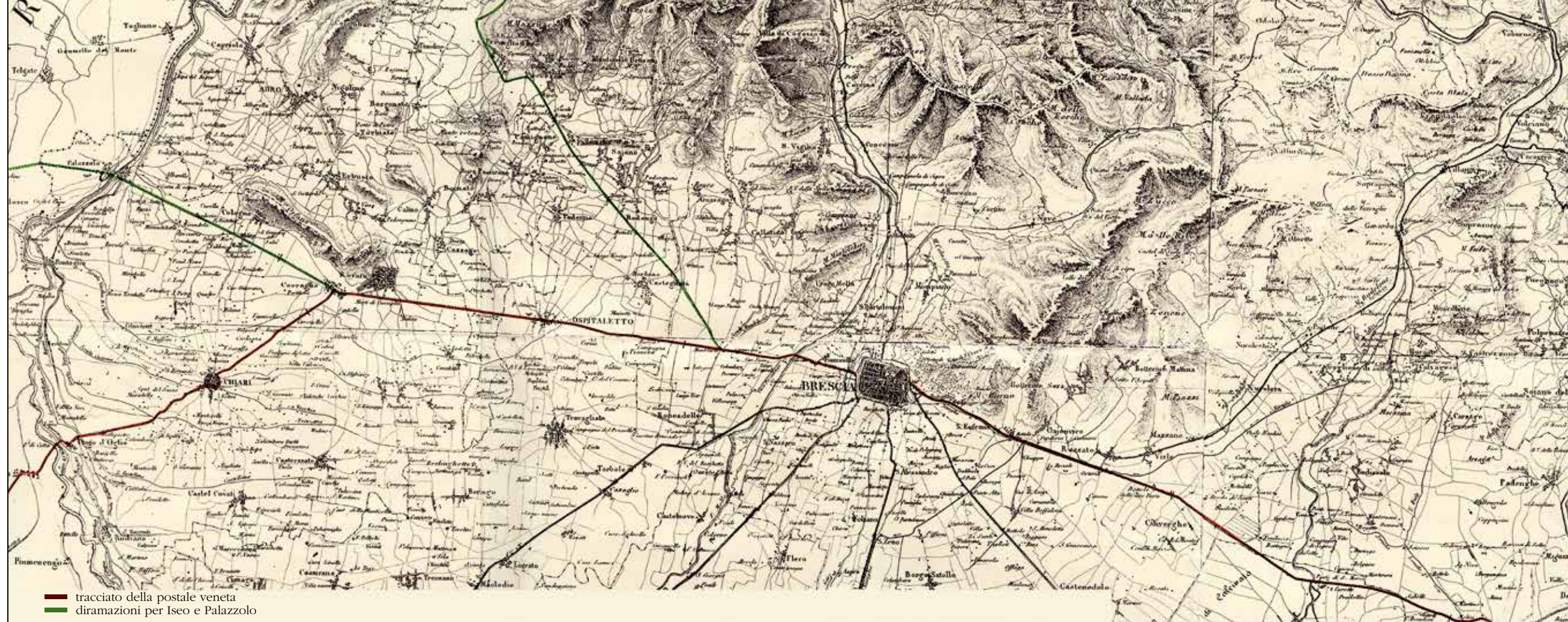
## La Padana Superiore Tra “strada maestra” e “strada espressa”

### PREMESSA

La mobilità delle persone e delle cose è sempre stata uno dei momenti fondamentali della vita quotidiana dell'uomo ed i trasporti hanno sempre rappresentato uno dei rilevanti problemi in qualsiasi tempo e società. La nostra attenzione è rivolta ad analizzare una delle strade, che attraversando da ovest a est la Lombardia e il Veneto, è sempre stata uno dei supporti logistici e socio-economici dell'area della Franciacorta e del Sebino. Per la documentazione a disposizione, per la brevità dell'esposizione e per l'interesse specifico rispetto al territorio considerato, viene analizzato il tratto stradale della Padana Superiore che da Urago d'Oglio raggiunge Brescia, essendo l'asse da cui dipartono, da Rovato e dalla Mandolossa, le strade che raggiungono la Franciacorta, Iseo e la costa orientale del lago omonimo. Un'ulteriore limitazione della nostra analisi sulla Padana Superiore è il periodo storico in cui questa arteria stradale viene studiata, in quanto la sua origine e la sua storia si perdono nei secoli; pertanto, per i riflessi che possono interessare la nostra epoca, si è preso come base di riferimento storico la situazione rappresentata sulla carta della Provincia di Brescia intitolata a sua altezza imperiale e reale Augusto Principe Rainieri (Vice Re del Regno Lombardo - Veneto) datata Brescia 1826 (questa carta negli ultimi anni del '900 fu stampata e regalata dal Giornale di Brescia ai suoi lettori).

Le nostre considerazioni e le analisi riguardanti la strada regia che diviene “strada maestra” (strada di relazione) prima e poi “strada espressa” (strada di transito veloce) partono dalla situazione rappresentata dalla prima vera carta topografica redatta dall'Istituto Geografico Militare (IGM) nel 1898, con lo Stato italiano già formato. Le modificazioni della strada padana percorrono pertanto tutto il secolo XX e siglano le tappe fondamentali della rivoluzione industriale avvenute nella zona centrale della Lombardia; tale regione ha visto una profonda trasformazione territoriale, sociale ed economica costituendo un'area produttiva europea unica nello scenario italiano.





#### LA STRADA MAESTRA

La strada postale veneta ha origini molto antiche (il tratto tra Brescia e la Mandolossa viene fatto risalire al 1180 circa). Lungo il tratto da Urago d'Oglio a Brescia sono nati nei secoli dei borghi e sistemi insediativi che in gran parte la strada attraversa. I borghi di una certa rilevanza, dal Medioevo, sono quelli di Chiari, Coccaglio e Rovato, mentre Ospitaletto e Urago d'Oglio si configurano come piccole agglomerazioni. Le trasformazioni territoriali più significative iniziano sul finire del '700, quando questa infrastruttura viene utilizzata quale strada postale fra Milano e Venezia.

È l'impero austriaco nel XVIII secolo a porre le basi amministrative e tecniche per una viabilità funzionale del Lombardo - Veneto. Il 13 Febbraio 1777 infatti viene realizzato il "Piano delle Strade" che introduce importanti riforme. Questo piano individua tre classi di strade: quelle provinciali o regie (come la nostra ex SS 11), quelle comunali e quelle private; l'amministrazione austriaca affida i lavori di costruzione e manutenzione per appalto. A Urago d'Oglio proprio nel 1777 viene

edificato sul fiume un ponte (fino ad allora era dotato di un porto-traghetto gestito dalle famiglie Martinengo e Secco).

Urago diviene così ponte di dazio dove passano 45.000 transiti annui (125 al giorno). Nel 1803, i Francesi, con la Repubblica Cisalpina, creano una commissione per le strade e i ponti e nel 1806 viene adottato un regolamento per la costruzione, l'adattamento e la conservazione delle strade. In esso vengono riclassificate le strade in tre nuove categorie: private, comunali e nazionali (a carico dell'amministrazione del Tesoro). Il rientro in Italia degli Austriaci, chiuso il Congresso di Vienna del 1815, porta nuovamente modifiche alla struttura della viabilità sia a livello tecnico che di gestione.

La nuova classificazione si articola in strade che attraversano tanti comuni (come la ex SS 11), strade che attraversano un minor numero di comuni e strade che rimangono nei confini di ciascun comune. Gli Austriaci portano anche le strade comunali a carico del sistema centrale; infatti i comuni hanno il compito di svolgere i lavori che successivamente vengono monitorati da una commissione di addetti, esterna all'Amministrazione Comunale.



LA STRADA MAESTRA  
AGLI INIZI DEL SECOLO XIX

La strada postale, attraversato il ponte in legno sull'Oglio realizzato nel 1777, entra nel nucleo storico di Urago d'Oglio dove, da sempre, in uno slargo che forma una piazzetta, vi è stata una stazione di posta. La strada, proseguendo verso est, lambisce a sud il centro storico di Chiari, difeso dalle mura e dal fossato. Questa infrastruttura entra da ovest nell'abitato di Coccaglio, passa per Piazza del Mercato, per Piazza Vecchia, per poi uscire ad est verso Rovato ed Ospitaletto. I fronti delle abitazioni che vi si affacciano, ancora oggi, mostrano una particolare importanza.

MAPPE CATASTALI NAPOLEONICHE



in alto: Urago d'Oglio

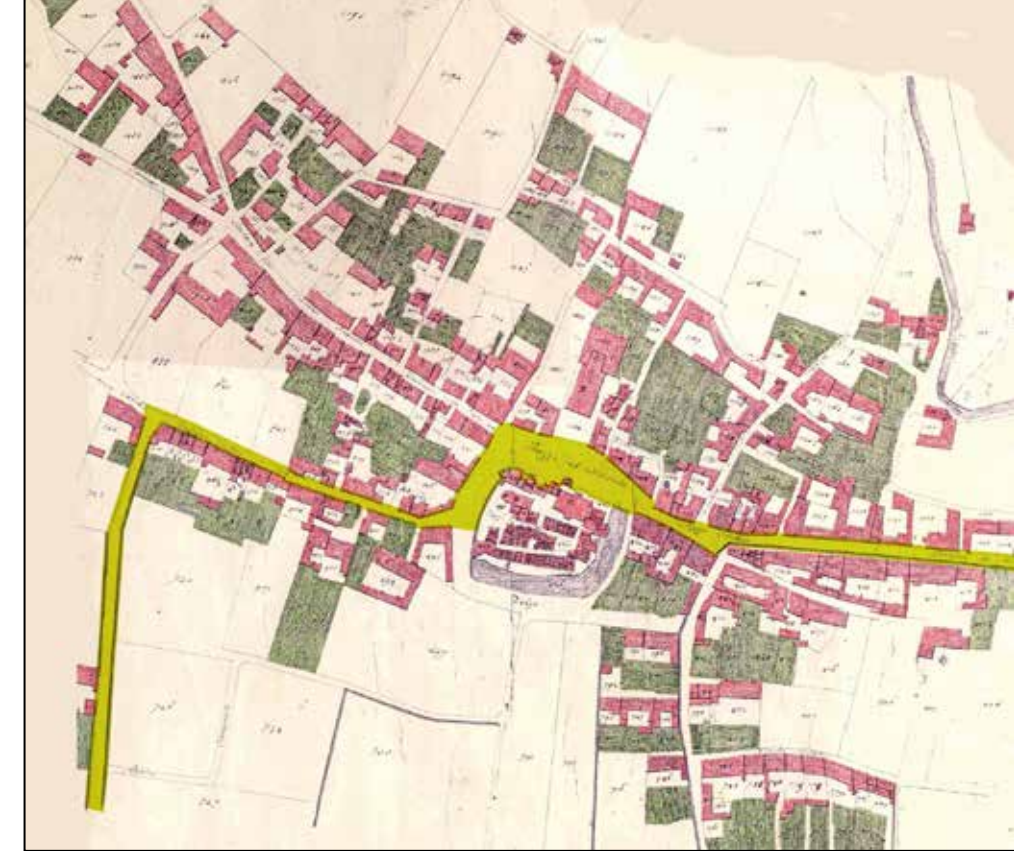
— tracciato del sedime della strada postale  
■ piazzetta con la stazione di Posta



in basso: Chiari

— antico sedime della postale veneta  
— fossato di cinta del centro storico

In questa mappa di Coccaglio dei primi del XIX secolo viene segnato l'antico tracciato della Padana Superiore. Si può notare come il borgo sia nato a ridosso della strada maestra, in quanto arteria di comunicazione importante per tutto il territorio.



Coccaglio

— l'antico sedime della Postale

Questa litografia rappresenta Brescia nel 1842. Si nota come l'urbanizzato sia ancora limitato nei confini delle mura. In primo piano l'accesso alla città dalla Porta San Nazzaro (attuale Piazza della Repubblica).





L'Istituto Geografico Militare (costituito con il Regno d'Italia) provvede dal 1885 in poi a realizzare per tutta la nazione un rilievo del territorio. Nel secolo XIX molte trasformazioni sono avvenute; la rivoluzione industriale, con l'introduzione della macchina a vapore, la formazione della rete di tramvie, la ferrovia Milano - Venezia, hanno modificato in modo significativo il territorio attraversato dalla vecchia strada postale veneta tra il fiume Oglio e il fiume Mella.

Dagli inizi dell'800 alla fine del secolo la Padana Superiore non ha subito modificazioni rilevanti. Solo a Chiari viene realizzata una variante al suo tracciato originario, per farla transitare a nord del centro storico e servire il viale della stazione realizzato dopo il 1854.



DALL'OGGIO AL MELLA  
IGM DEL 1885

- sedime della Strada Maestra
- variante di Chiari
- - - ferrovia
- fiumi Oglio e Mella



IGM DEL 1885

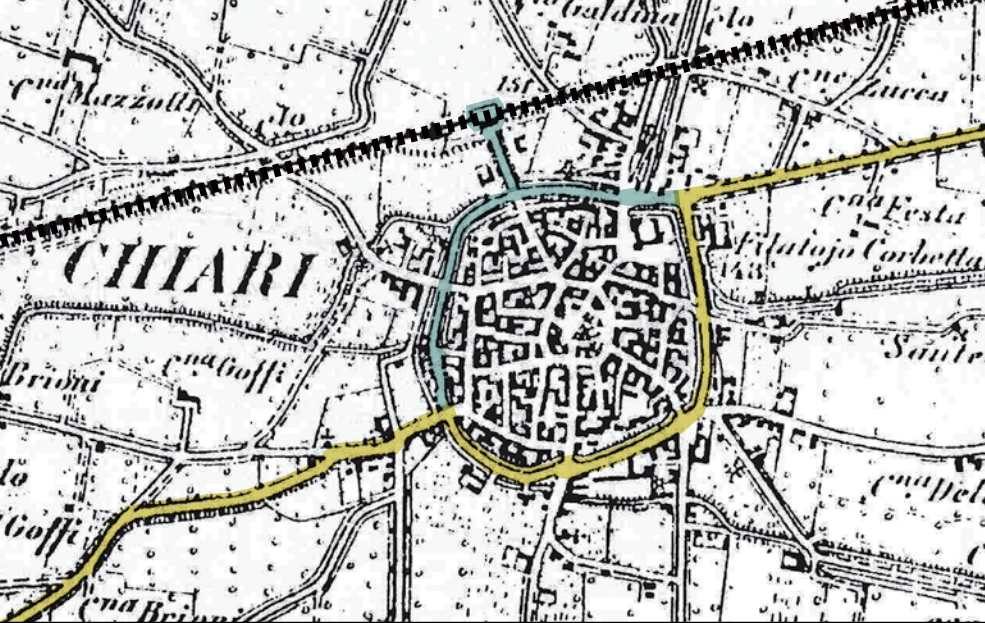
A fine '800 la ex Postale Veneta passa nel centro di Urago d'Oglio: davanti al portale che conduce nella piazza del Castello devia verso nord per ricollegarsi con la strada che va verso Chiari.

- l'antico sedime della Postale Veneta fra Calcio, Urago d'Oglio e Chiari
- fiume Oglio

Urago d'Oglio in una cartolina di inizio '900

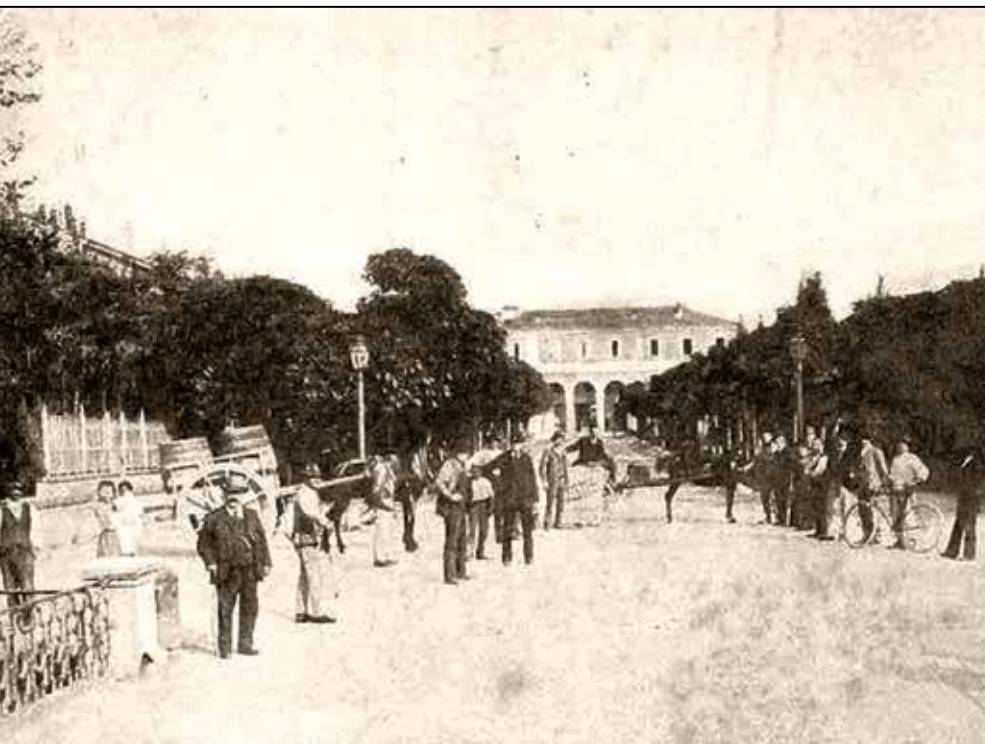






IGM DEL 1885

- variante al tracciato della strada con collegamento alla stazione ferroviaria
- l'antico sedime della Postale a Chiari
- - - la ferrovia Milano - Venezia



A Chiari a fine secolo XIX le mura sono state abbattute, il fossato di cinta a nord del centro è stato riempito; è stata realizzata la stazione ferroviaria con il viale di congiungimento con la strada postale. Come testimonia la planimetria, era già stata realizzata la variante al tracciato che quindi transitava a nord, abbreviandone il passaggio attraverso la cittadina. Questa variante al percorso originario permetteva il collegamento diretto con la nuova stazione dei treni e, attraverso un ponte su una roggia, un nuovo accesso al centro storico.

Il viale e la stazione di Chiari nel 1902



Chiari negli ultimi anni del 1800. La fotografia mostra il tratto di variante della Padana Superiore che passa in Piazza Rocca con l'antico tracciato del tram che univa Chiari a varie località della provincia



IGM DEL 1885

sedime della Postale tra Chiari e Coccaglio



La strada maestra a Coccaglio nei primi anni del '900

Nel 1885 la Padana Superiore a Coccaglio ha mantenuto il suo tracciato originario, senza varianti o modifiche alla sua struttura. Giungendo da sud - ovest, sottopassata la linea ferroviaria per Bergamo, la strada entra in paese, attraversa il centro per dirigersi nella campagna di Rovato e quindi verso Ospitaletto.

La fotografia di Coccaglio a inizio secolo scorso mostra la Padana Superiore quando questa infrastruttura era una "strada maestra". La strada è vissuta come spazio pubblico di ritrovo e il mezzo di trasporto principale è ancora la carrozza trainata da cavalli.



IGM DEL 1885




sedime della Padana Superiore

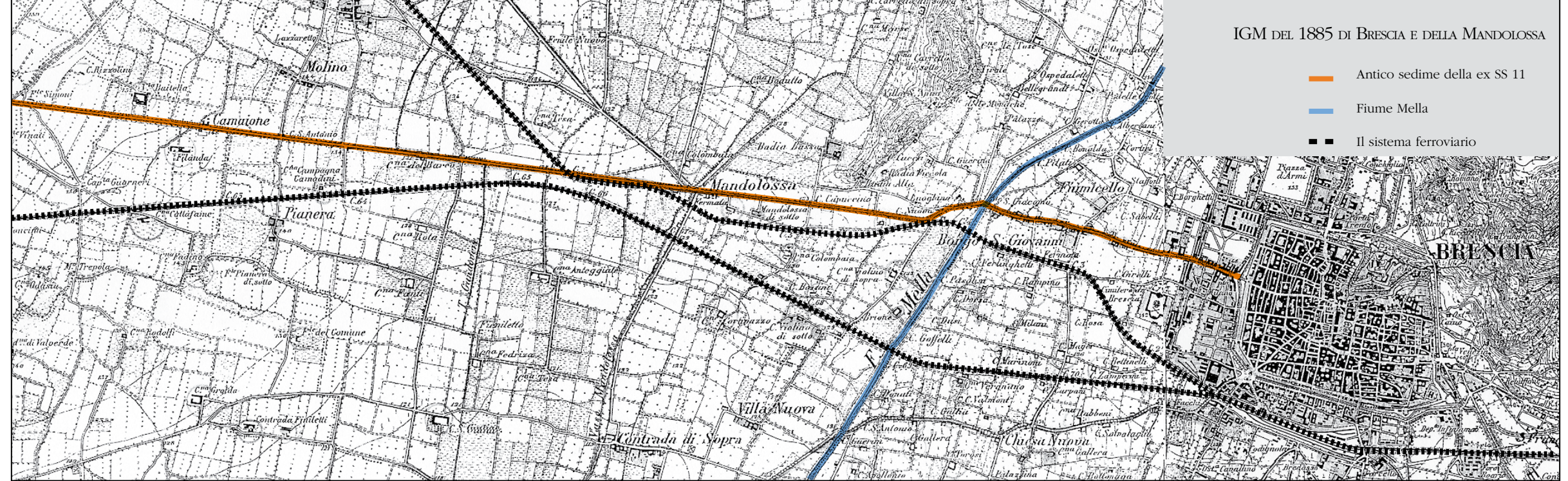


Anche nel territorio di Ospitaletto la Padana Superiore ha mantenuto le caratteristiche storiche del suo tracciato; essa procede da ovest verso est tagliando in due parti ben distinte il tessuto urbano del paese. Attraversatolo la strada si dirige verso la Mandolossa e poi verso Brescia.


La fotografia, degli inizi del '900, ritrae la ex SS 11 che transita al centro di Ospitaletto e gli edifici che vi si affacciano. Su questa arteria di passaggio cominciano a nascere anche le prime attività commerciali, a testimonianza del valore di questa strada per lo sviluppo economico del paese.



-  Antico sedime della ex SS 11
-  Fiume Mella
-  Il sistema ferroviario



Attraversati Ospitaletto e la Mandolossa, la ex SS 11 arriva fino alle mura venete di Brescia. Qui la Padana Superiore non ha ancora subito modifiche al suo antico tracciato; è lungo questo asse che il primo sviluppo urbano a ovest delle mura prende forma: il cimitero Vantiniano, le fabbriche e le prime residenze si affacciano proprio lungo questa importante infrastruttura.

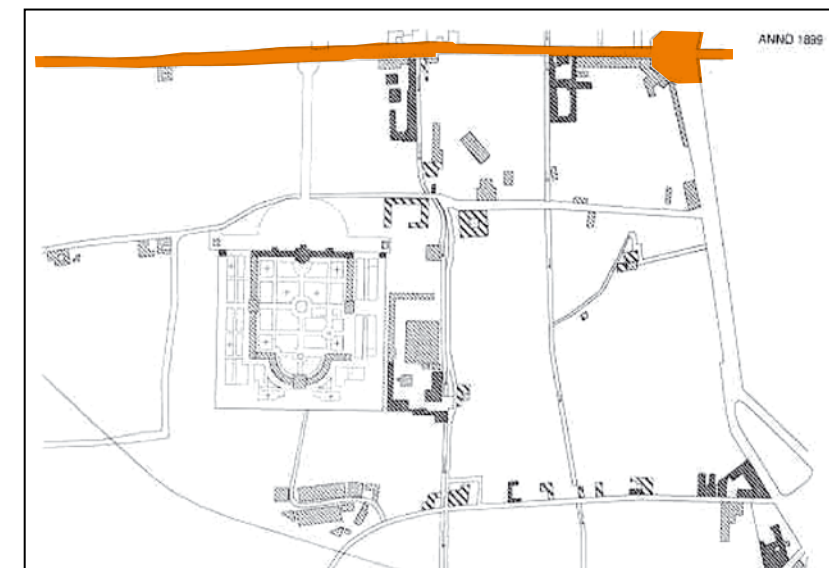
 tracciato della Postale Veneta alle porte di Brescia



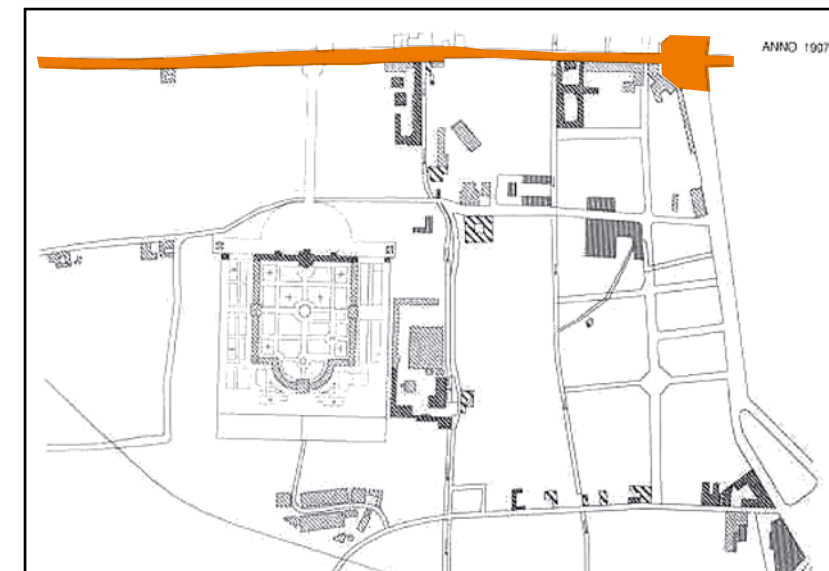
Brescia, catasto napoleonico del 1810. Le prime espansioni fuori dalle mura nei pressi della Padana Superiore



Brescia, catasto austriaco del 1854. Le espansioni, seppur limitate, continuano nel loro sviluppo lungo le direttrici trasversali e parallele alla ex Postale Veneta. Sono stati definiti anche i perimetri del futuro cimitero comunale



Brescia, catasto del Regno 1899. Lo sviluppo urbano oltre le mura è, a fine del secolo, in costante espansione. Il cimitero Vantiniano è ormai realizzato e fanno la loro comparsa i primi insediamenti produttivi.






Brescia, Ufficio Tecnico Erariale 1907. Il tessuto urbano si sta espandendo e consolidando a sud della ex SS 11.



Dal 1913 al 1931 le trasformazioni della Padana Superiore non sono state significative rispetto al suo sedime storico originario. Solo Chiari realizza, nei primi anni del '900 una variante al tracciato di questa strada, che ancora si può definire maestra, ma che lentamente si sta trasformando in strada espressa. Anche i borghi, con le nuove espansioni, stanno diventando paesi e fondano il loro sviluppo urbanistico lungo la ex Postale Veneta. La strada attraversa il centro dell'edificato di Coccaglio e Ospitaletto (generando in maniera netta due zone di espansione), a Urago d'Oglio e Chiari il passaggio è tangente all'abitato; Rovato invece, con le nuove espansioni, trova la Padana Superiore come confine fisico a sud. Brescia nel frattempo ha sviluppato diversi nuclei produttivi e le prime residenze "popolari" nella parte di territorio compresa tra le mura, la nostra strada e i binari ferroviari che partono dalla stazione e si dirigono verso Castegnato.

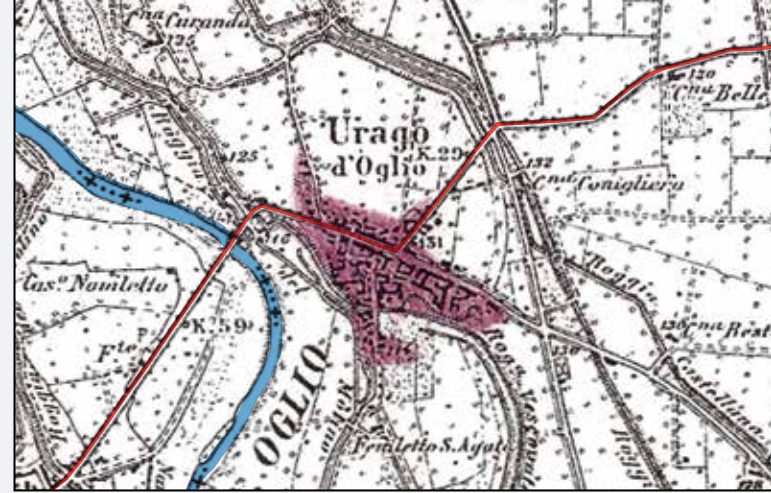
La gestione della Padana Superiore (e di tutte le strade a livello nazionale) è ancora sottoposta ai regimi dettati dalle direttive austriache: provinciali e comunali sono carico del sistema centrale mentre quelle private son a carico dei comuni.

-  Sedime della strada maestra
-  Fiumi Oglio e Mella
-  Il sistema ferroviario



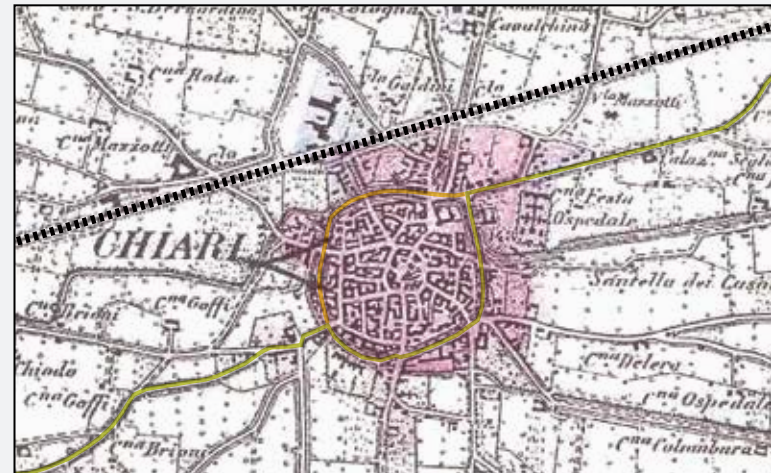
IGM DEL 1913

sedime della strada a Urago d'Oglio  
fiume Oglio



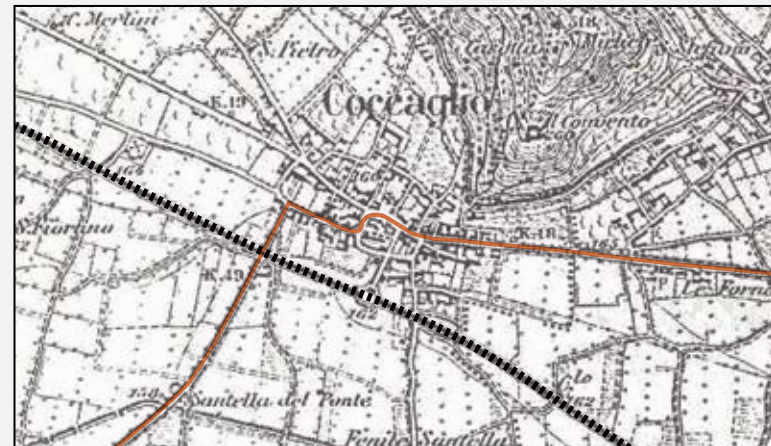
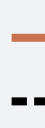
La Padana Superiore nel 1913 a Urago d'Oglio non ha subito modifiche nel suo tracciato originario. L'edificato del paese si è leggermente espanso, soprattutto nella parte nord della nostra strada e a sud, lungo l'asse che costeggia parallelamente il fiume Oglio.

antico sedime della ex SS 11  
variante al tracciato storico  
Ferrovia Brescia-Milano



Anche Chiari vive la stessa situazione e le modifiche alla struttura dell'urbanizzato riguardano nuove espansioni, realizzate costeggiando le mura e verso gli assi di uscita dal centro storico. A nord - est, lungo la strada vengono realizzate diverse case padronali e l'Ospedale Mellino Mellini.

antico sedime della Padana Superiore  
Ferrovia Brescia-Milano



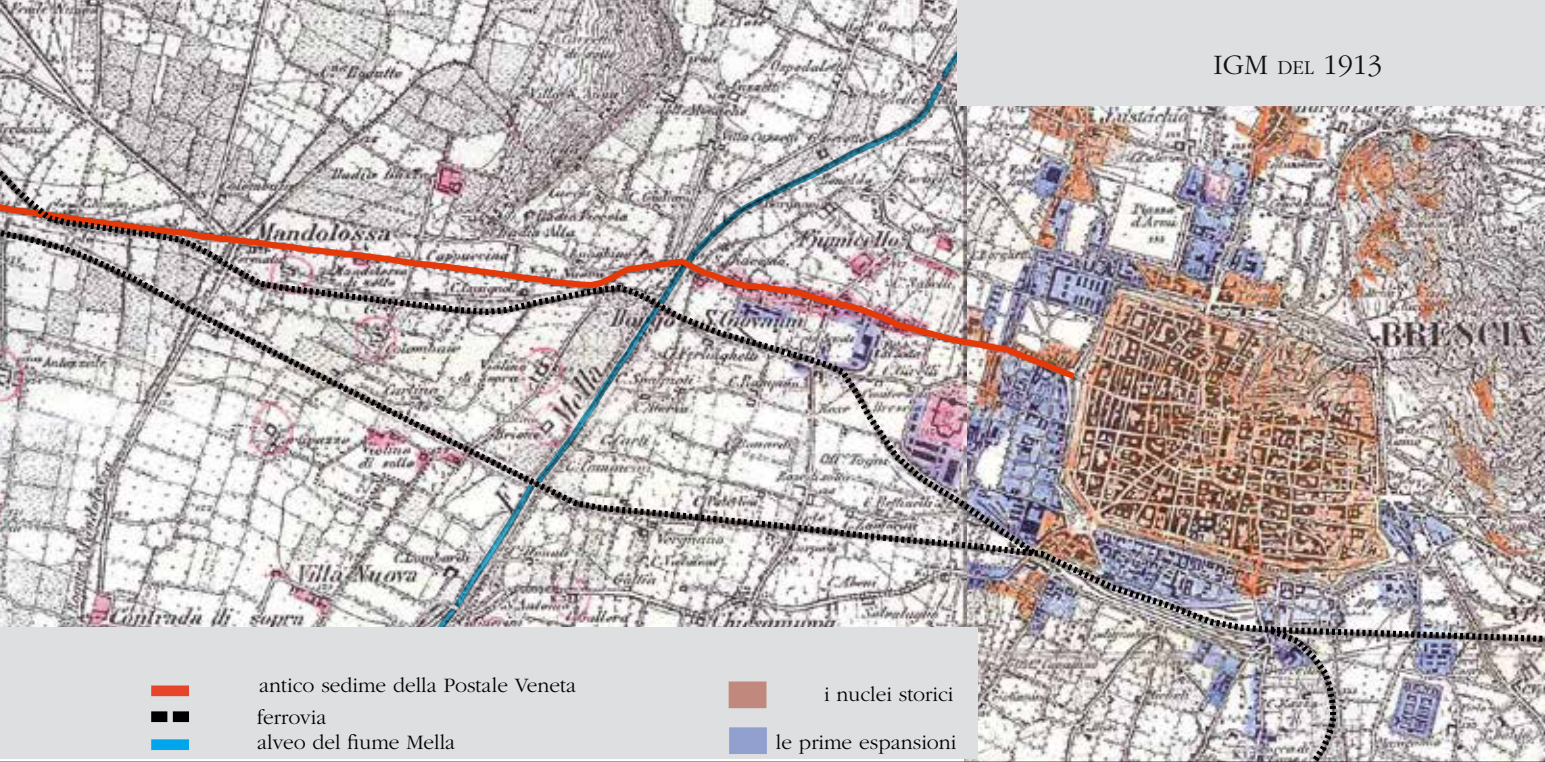
A Coccaglio, come a Ospitaletto, la ex Postale Veneta non subisce modifiche al suo tracciato originario, e resta quindi completamente interna allo sviluppo urbano del paese; provendo da Chiari, incrocia la ferrovia che porta a Bergamo, per dirigersi poi ad est verso Rovato e Ospitaletto, il cui edificato si sviluppa ancora lungo questa infrastruttura, senza che essa abbia subito modificazioni nel suo tracciato storico.

antico sedime a Ospitaletto



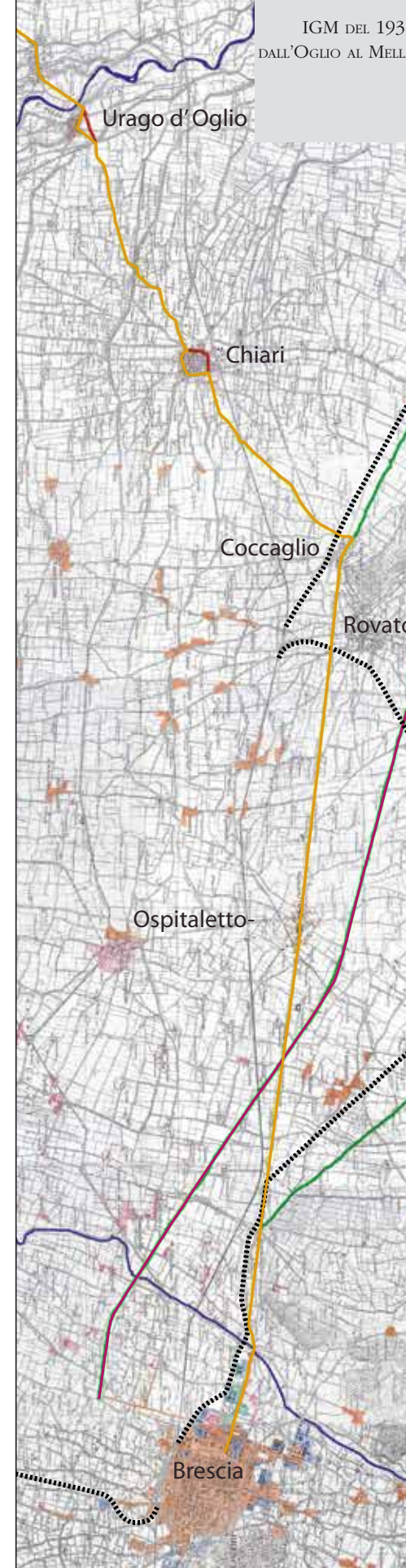
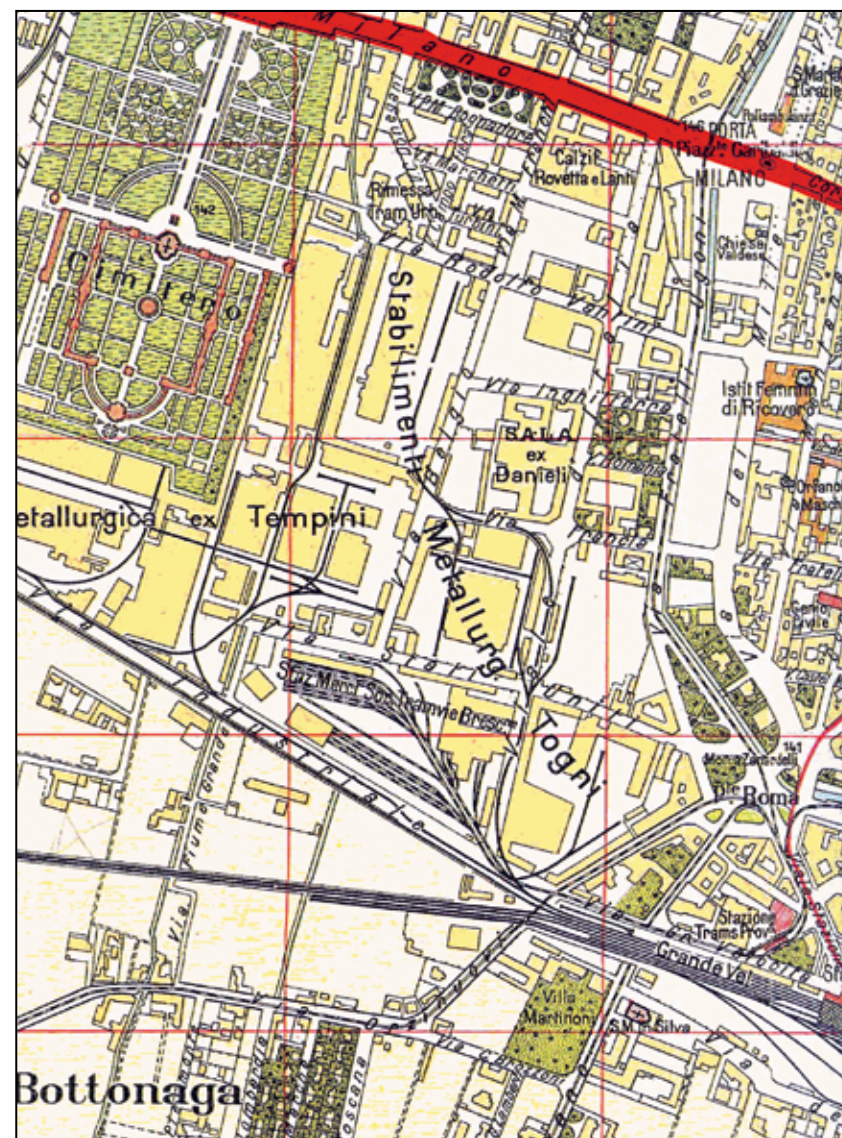
Viale Mazzini a Chiari nel 1924, viale di entrata della Padana Superiore in paese. Sulla strada si sono sviluppate le prime espansioni edilizie, collocate in posizione privilegiata proprio perchè "servite".





La Padana Superiore nel 1913 è un'importante arteria di entrata e uscita a ovest dalla città. Molte delle nuove edificazioni vengono costruite lungo il suo tracciato, in particolare all'esterno delle mura venete di Brescia. Passato il fiume Mella l'edificato diviene più rado ma comunque a ridosso della strada.

A ovest e a sud delle mura venete, tra la Padana Superiore e la ferrovia, sorgono varie industrie (Stabilimenti Metallurgici Togni e Industria Metallurgica ex Tempini). Il posizionamento degli stabilimenti è legato alla presenza della stazione ferroviaria; infatti con brevi tratti di binario si trasferiscono le merci allo scalo principale, dal quale partono per le lunghe percorrenze.



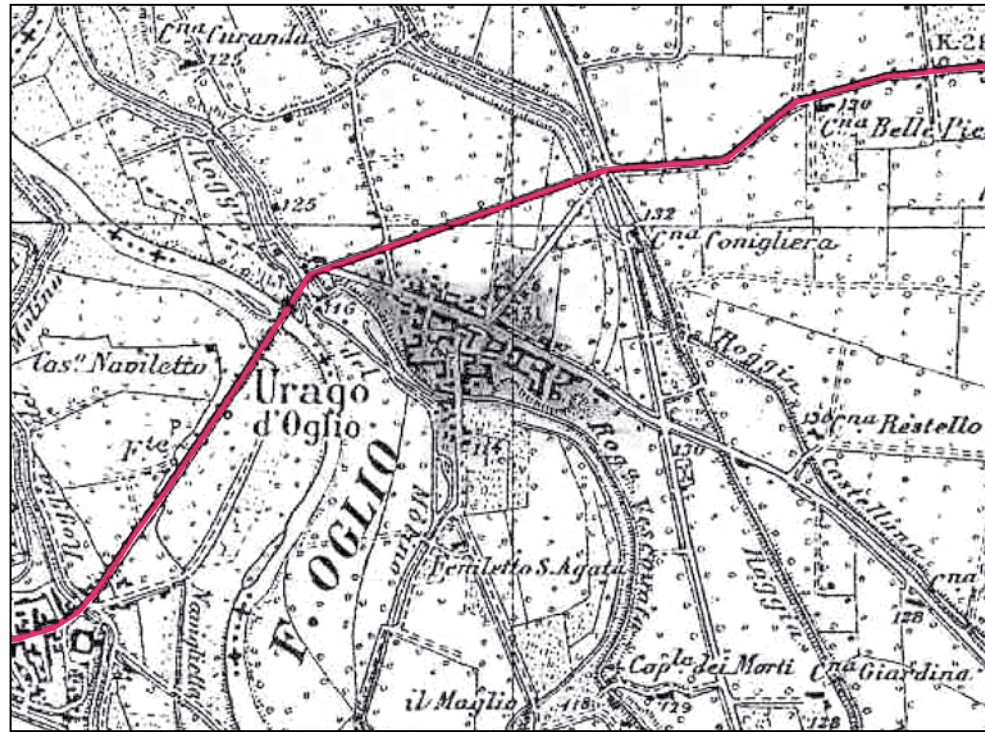
Il 17 maggio 1928 la gestione della strada passa all'Aass (Azienda Autonoma Statale della Strada). La costituzione di questo ente indica la forte intenzione dello Stato Italiano di favorire il trasporto su strada piuttosto che su ferrovia (come sembrava in epoca giolittiana), scelta adottata dal regime fascista. Negli anni '30 l'Aass comunque porta miglioramenti nella viabilità nazionale, con il fondamentale passaggio dalle ghiaie alle prime tipologie di asfalto. Nel 1938 l'Aass aveva depolverizzato il 70/80% della rete stradale al nord e il 30/40% al sud. Nel 1935 viene approvata la concessione del trasporto di merci su gomma, previo pagamento di una tassa. Nel 1944 viene sciolta l'Aass e dalle sue ceneri nel 1946, finita la Seconda Guerra Mondiale, viene istituita l'Anas (Azienda Nazionale Autonoma Strade Statali). Nel 1949 divengono strade statali anche tutte quelle strade che collegano i capoluoghi di provincia (tra le quali anche la nostra Padana Superiore); sempre nello stesso anno per la prima volta il volume di merci e passeggeri supera quello su rotaia.

È dagli anni '30 in poi che la strada "maestra" diventa definitivamente "espressa"; i borghi sono diventati paesi, adattando il loro sviluppo a quello della strada. A Urago d'Oglio il ponte che attraversa il fiume viene costruito in calcestruzzo (fino ad allora era in legno) e in più viene approvata e realizzata la variante per far passare la Statale 11 esterna al paese. A Coccaglio la situazione resta invariata come per il comune di Ospitaletto, che non attua nessuna modifica e mantiene la Padana Superiore interna al suo sviluppo.

- sedime della strada maestra
- varianti a Urago d'Oglio e a Chiari
- diramazioni per la Franciacorta e il lago di Iseo
- autostrada A4
- - - il sistema ferroviario
- fiumi Oglio e Mella



Con il passare del tempo e il sopraggiungere delle tecnologie la Padana Superiore, fino ad allora strada “maestra”, sta subendo la trasformazione d’uso in strada “espressa”. La necessità di una maggiore velocità di percorrenza e miglioramento del tracciato porta il comune di Urago d’Oglio a realizzare un rettilineo che escluda la parte di paese fino a quel momento interessata dal passaggio della strada. La deviazione all’esterno del paese infatti rende meno invasivo il traffico che via via sta aumentando il suo volume. Il comune di Chiari nel 1931 non ha adottato ulteriori modifiche al tracciato. Bisogna aspettare il ventennio successivo per vedere modifiche importanti, non solo nel percorso cittadino, ma anche nei tratti di strada di congiungimento con i paesi di Coccaglio e Urago. Anche il comune di Coccaglio negli anni ‘30 del secolo scorso non ha ancora effettuato modifiche al tracciato originario della strada. Il suo percorso è tutto interno al paese e l’edificato si sviluppa principalmente lungo questa infrastruttura.



IGM DEL 1931 — sedime della Padana Superiore

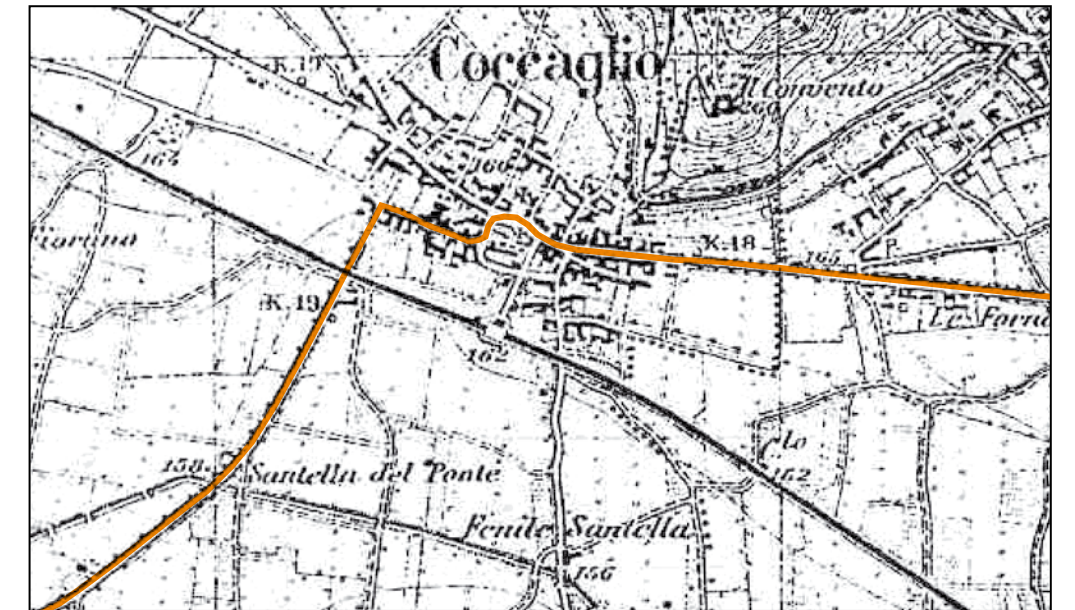
Il primo ponte sull’Oglio è stato realizzato per facilitare l’attraversamento del fiume nel 1777 e fungeva anche da ponte di dazio tra il Ducato di Milano e la Repubblica di Venezia. Inizialmente solo porto-traghetto, venne costruito in legno e solo negli anni ‘30 del secolo scorso venne realizzato in calcestruzzo, ed è quello attuale rappresentato nella fotografia.



IGM DEL 1931



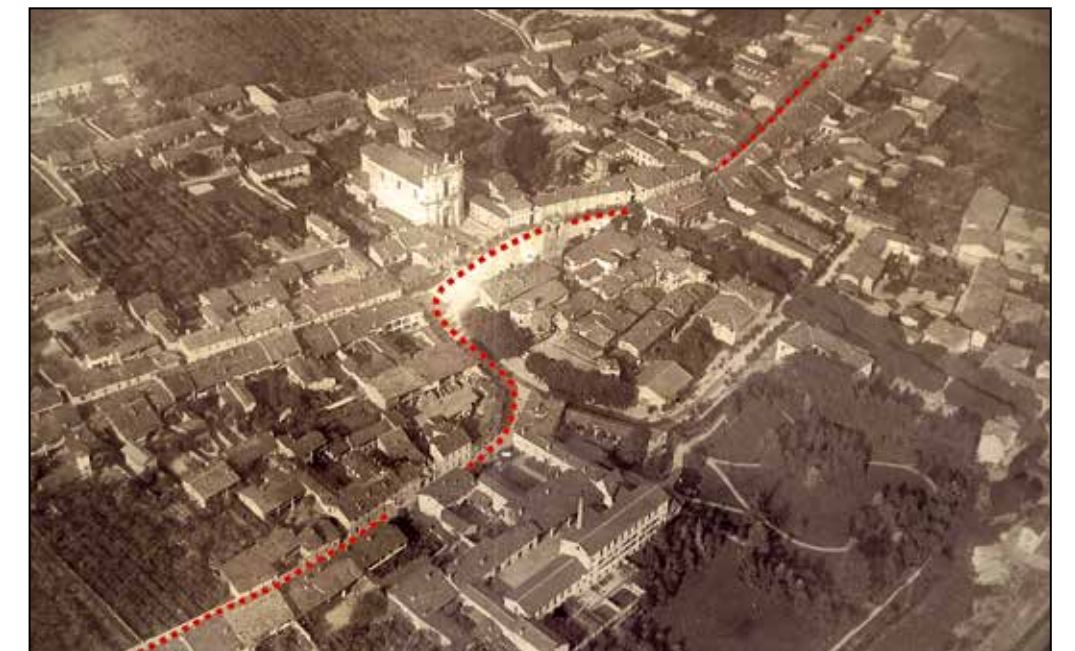
— sedime della Padana Superiore  
— antico sedime della Postale Veneta



IGM DEL 1931

Coccaglio, immagine aerea del 1930. La strada è ancora interna allo sviluppo del paese.

• • tratto visibile dall’alto dell’antico sedime della Padana Superiore









alveo del fiume Oglio  
antico sedime della Postale Veneta  
variante al tracciato storico



Rispetto al ventennio precedente la Padana Superiore nel territorio di Urago d'Oglio non ha subito modifiche sostanziali al suo tracciato; il sedime della strada passa esternamente al paese con la variante realizzata negli anni '30. Nel 1955 nel territorio di Chiari si sono apportate tre importanti modifiche al tracciato originario: provenendo da Urago è stato creato un rettilineo all'altezza della roggia Trenzana; in vicinanza del paese un altro rettilineo taglia in entrata a sud - ovest, per collegarsi a nord con la variante cittadina del 1885. Proseguendo per Coccaglio viene realizzato il cavalcavia della linea ferroviaria per Milano (fino ad allora l'attraversamento era a raso).

Via Milano a Urago d'Oglio negli anni '50. Questa strada era la vecchia Postale Veneta prima della variante degli anni '30, realizzata con lo scopo di deviare il traffico da questa zona del paese. A lato della strada si nota anche la prima macchina parcheggiata, a testimonianza del periodo di transizione che le infrastrutture stanno vivendo in questo periodo storico (immediato Dopoguerra). La strada di paese è ancora luogo pubblico di ritrovo per le numerose famiglie; rapidamente si passerà a concepirla esclusivamente come spazio per il movimento carraio.



Questa fotografia di Chiari testimonia il consolidarsi dell'automobile nella vita quotidiana. Si vedono le prime auto parcheggiate e anche il distributore della Compagnia Petrolifera API posizionato proprio lungo la strada "espressa", a testimonianza dell'importanza di questa strada per l'attraversamento del territorio della Provincia.

Coccaglio nel 1955 presenta una variante all'interno del nucleo abitato. Entrando in paese da ovest, il nuovo tratto di strada permette di arrivare nella piazza della chiesa con un tratto parallelo a quello antico. Viene evitato di interessare un breve tratto di centro storico. Nonostante la nostra strada stia diventando "espressa", a Coccaglio viene presa la decisione di tenere questa infrastruttura interna allo sviluppo dell'edificato. Ospitaletto invece non ha ancora realizzato nessuna variante al tracciato; il suo sviluppo urbano è ancora legato a questa strada.



in alto: antico sedime della Postale Veneta  
variante nel tracciato cittadino

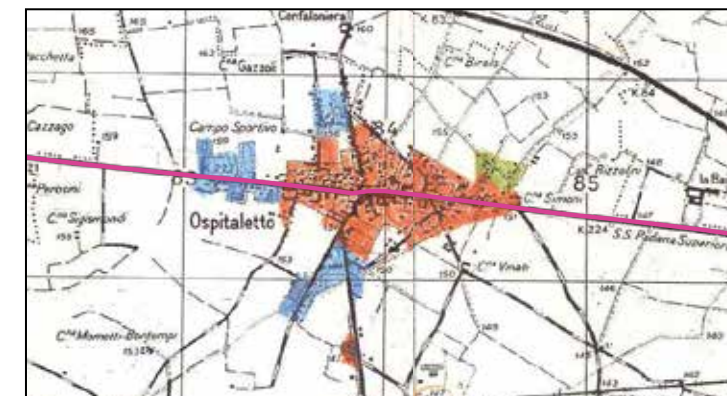
in basso: sedime della Padana Superiore a Ospitaletto



Il cinema teatro comunale di Chiari. Questo edificio, abbattuto nel 2006, si affacciava lungo la Padana Superiore, all'altezza dell'ancora esistente ospedale



sedime della Padana Superiore  
variante del 1885  
varianti al 1955



Cartolina della strada Padana Superiore a Ospitaletto negli anni '60. La comparsa dei mezzi motorizzati ha cambiato la percezione della strada, che da spazio pubblico sta diventando quasi esclusivamente luogo di transito.



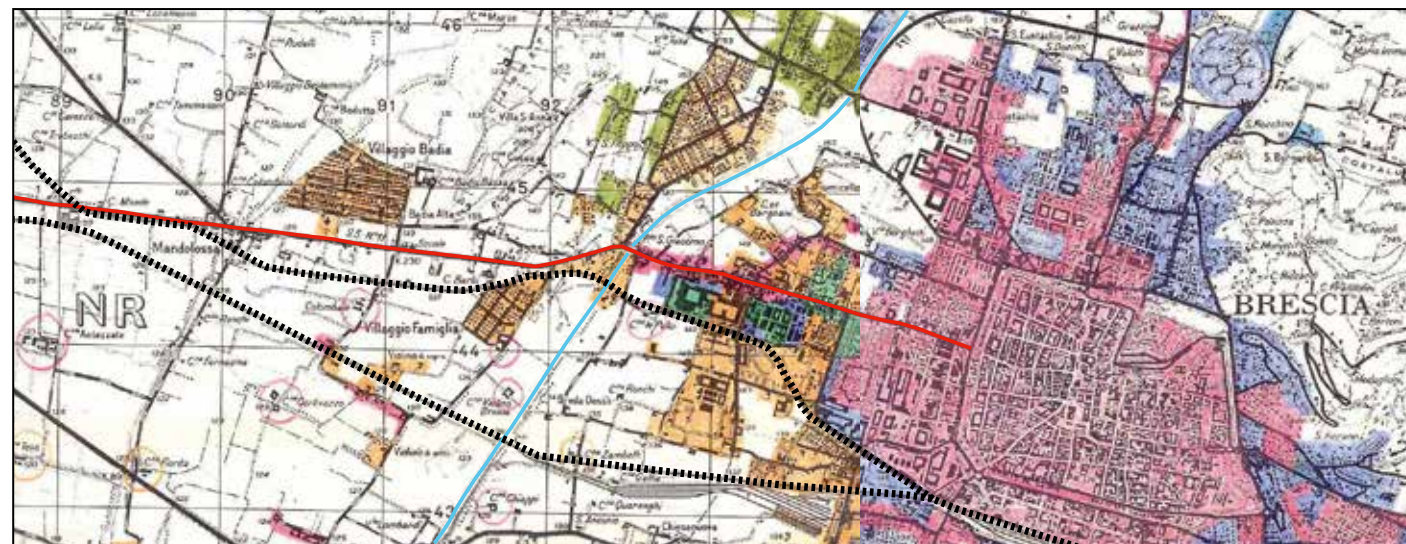
sedime della Padana Superiore —  
 ferrovia Brescia - Milano —  
 nucleo insediativo storico nato a ridosso della ex Postale Veneta —

In questa fotografia aerea di Ospitaletto del 1954 si nota come la ex SS 11 sia ancora tutta interna al paese, dividendo l'urbanizzato in due parti, con un maggiore sviluppo edilizio a nord. A sud invece si vede la presenza della stazione dei treni. Ospitaletto quindi risulta essere un paese nato e cresciuto lungo una arteria infrastrutturale. Si può infatti notare come le tipologie abitative siano tutte affacciate lungo la strada, mentre le nuove espansioni si sviluppano a nord e a sud della stessa. Il sedime della Padana Superiore nel tratto che porta fino in città, passando per la Mandolossa, non ha subito nessuna modifica. Lungo la arteria stradale continua a svilupparsi un contesto urbano anche se frammentato; all'incrocio con la carrabile che porta a Iseo si è formato un piccolo nucleo abitativo e, ad ovest del fiume Mella, si sono sviluppati due grandi quartieri residenziali popolari, il Villaggio Badia e il Villaggio Violino, entrambi costruiti da Padre Marcolini, il fondatore della cooperativa "La Famiglia". Superato il Ponte sul fiume Mella, il tessuto urbano della città si è ormai consolidato proprio lungo la Padana Superiore, principalmente con insediamenti produttivi.



Le industrie a Brescia negli anni '60 del secolo scorso. Dalle origini del 1800 l'industrializzazione si è sviluppata anche in questa parte di città grazie alla vicinanza con la linea ferroviaria e con la Padana Superiore.

— sedime della Padana Superiore    — alveo del fiume Mella  
 — il sistema ferroviario    — gli sviluppi urbani



— sedime della Padana Superiore  
 — primo tratto di Tangenziale Sud  
 — Tangenziale Ovest  
 — diramazioni per la Franciacorta e Iseo  
 — autostrada A4  
 — il sistema ferroviario  
 — gli sviluppi urbani  
 — fiumi Oglio e Mella

Tra il 1970 e il 1990 lo sviluppo dei centri urbani viene accelerato notevolmente e con esso si completa la trasformazione della ex SS 11 da strada "maestra" a strada "espressa". La modifica più significativa apportata a questa storica infrastruttura è il collegamento in città con l'attuale via Oberdan, che dagli Spedali Civili porta a sud della città. Questa nuova bretella diventerà il primo tratto della Tangenziale Ovest del capoluogo Brescia. Sul territorio inoltre fa la sua comparsa l'Autostrada A4 completata che incrocia la ex Statale 11 all'altezza di Castegnato.

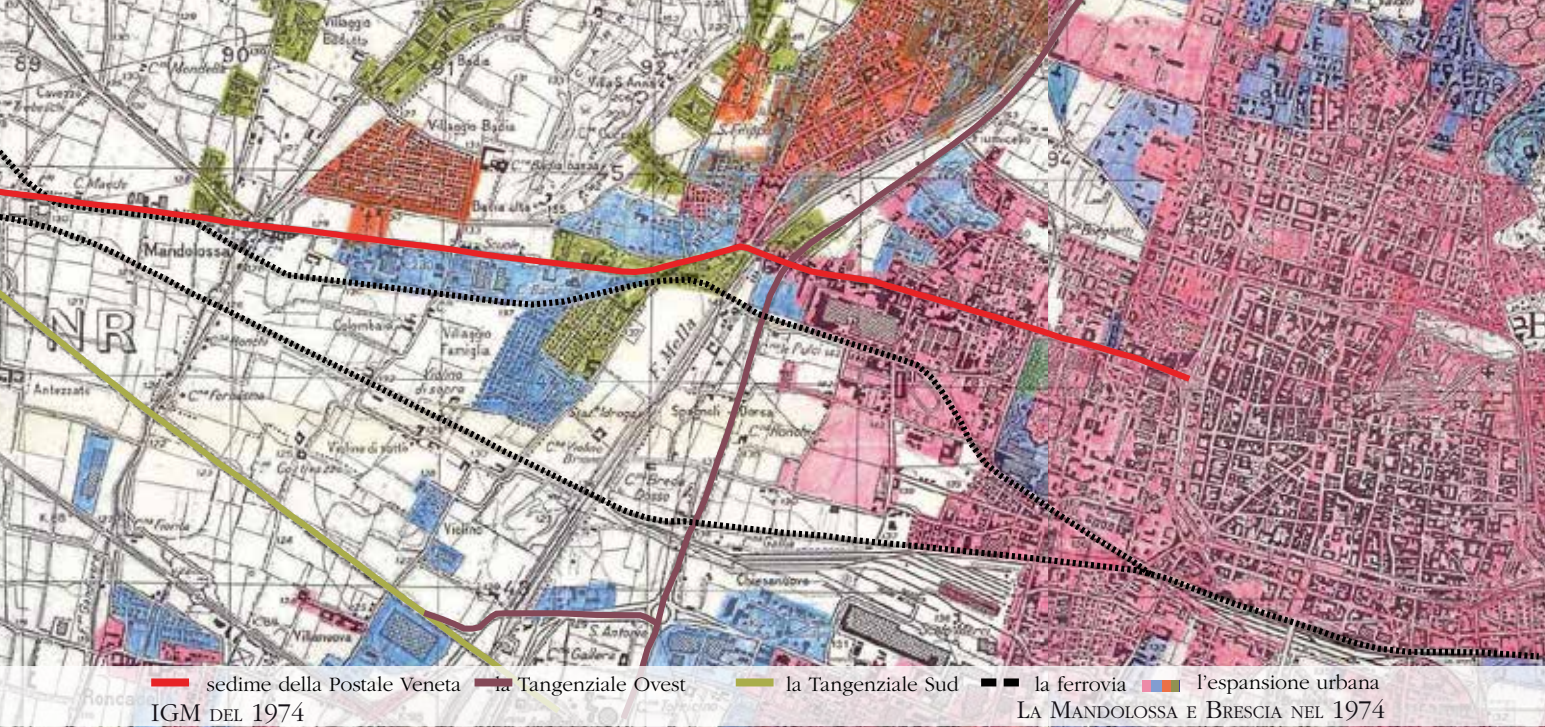
Gli anni '70 sono gli anni della crisi della "stradomania"; nel 1973 la crisi petrolifera e nel 1975 la Legge Nazionale 492 bloccano ogni iniziativa nel settore autostradale e contribuiscono a creare un fermo alle innovazioni e ai potenziamenti di tutte le infrastrutture. Solo nel 1982 viene predisposto un nuovo piano decennale della viabilità, in cui vengono inclusi, oltre alle nuove opere, anche miglioramenti fisici sulle arterie esistenti e vengono sanciti nuovi ruoli istituzionali. Gli attori e le strategie centralizzate vengono ormai avviate a un'interlocazione sempre più decisa con gli enti locali e le Regioni in primo luogo.



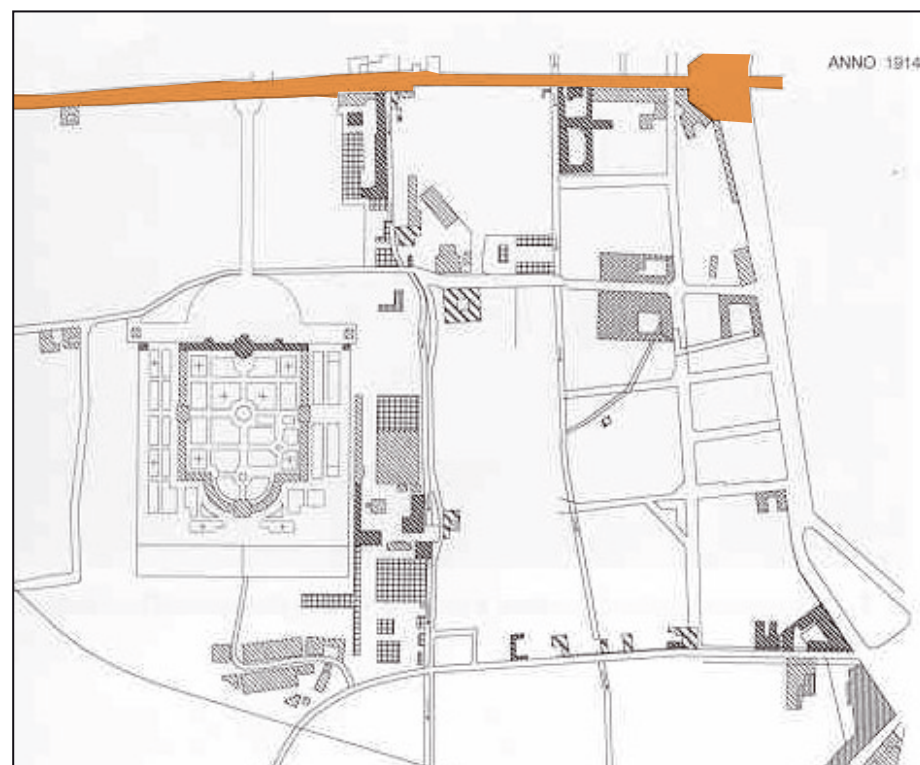






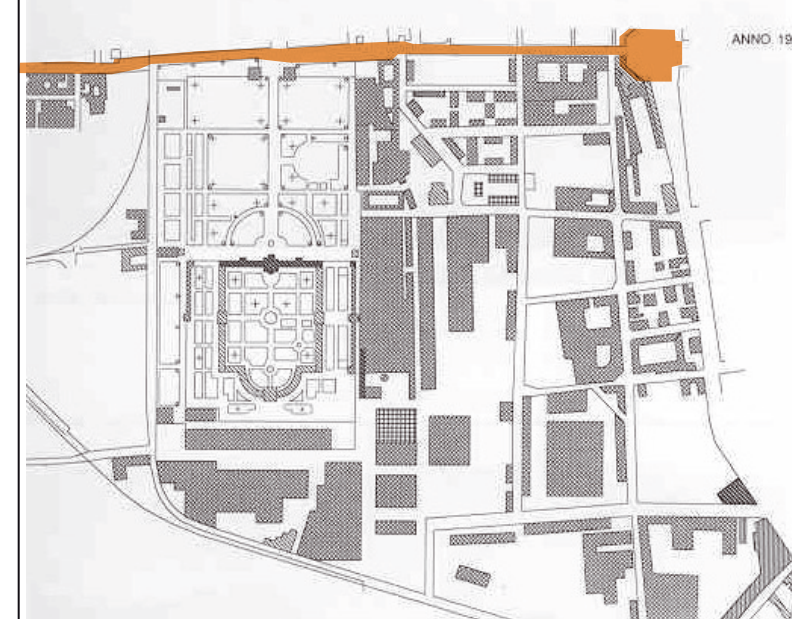


Chi è transitato in questi anni lungo la Padana Superiore si è sicuramente accorto che il paesaggio è stato sottoposto a continue trasformazioni con una commistione di residenze, industrie e parti commerciali e terziarie. Provenendo da Ospitaletto prima si incontra il nucleo della Mandolossa (all'incrocio con la strada che si dirige a Iseo); successivamente il villaggio Badia sulla sinistra, mentre sull'altro fronte attività produttive che nei pressi del fiume Mella si presentano anche sul fronte opposto. Attraversato il ponte sul fiume, proseguendo verso il centro, il fronte della nostra strada è dominato dagli affacci delle abitazioni private, con alle spalle i grandi insediamenti industriali.



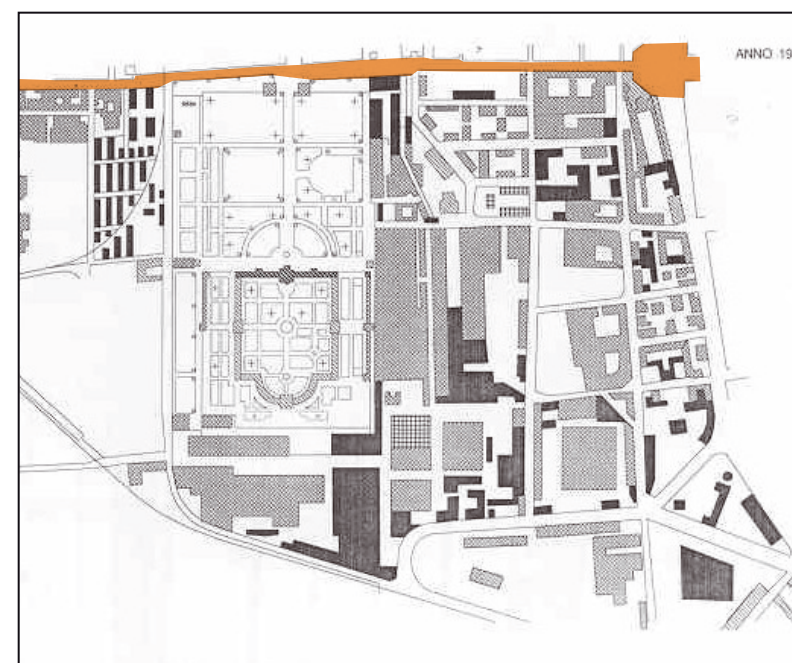
— sedime della Padana Superiore

Brescia, 1914. La porzione di città tra la ex Postale Veneta e la ferrovia si sta espandendo; si consolidano gli insediamenti produttivi e sorgono anche le prime residenze.



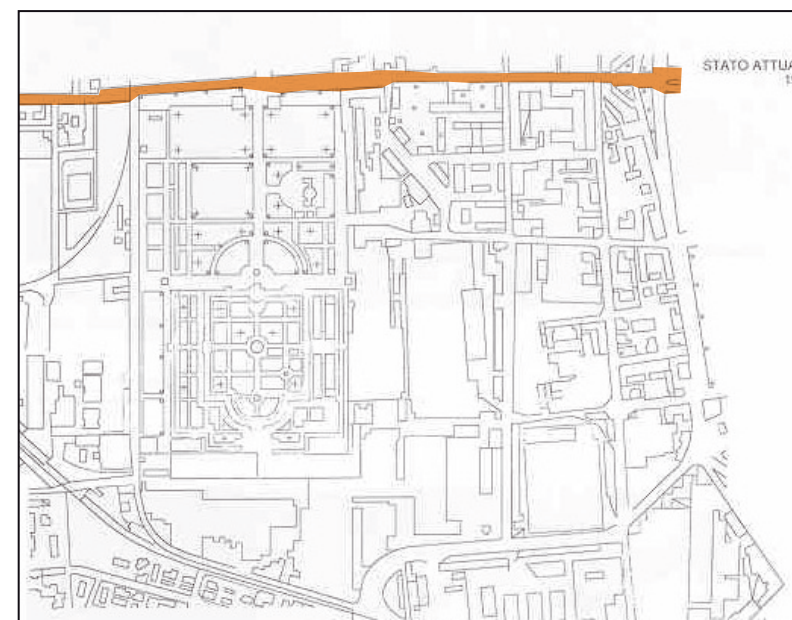
— sedime della Padana Superiore

Brescia, 1925. In soli dieci anni questa parte di città a sud della Padana Superiore è ormai quasi saturata; il suo tessuto consolidato è costituito da industrie e residenze che circondano il cimitero Vantiniano.



— sedime della Padana Superiore

Brescia, 1953. Ormai anche i pochi spazi di suolo liberi sono stati edificati.



— sedime della Padana Superiore

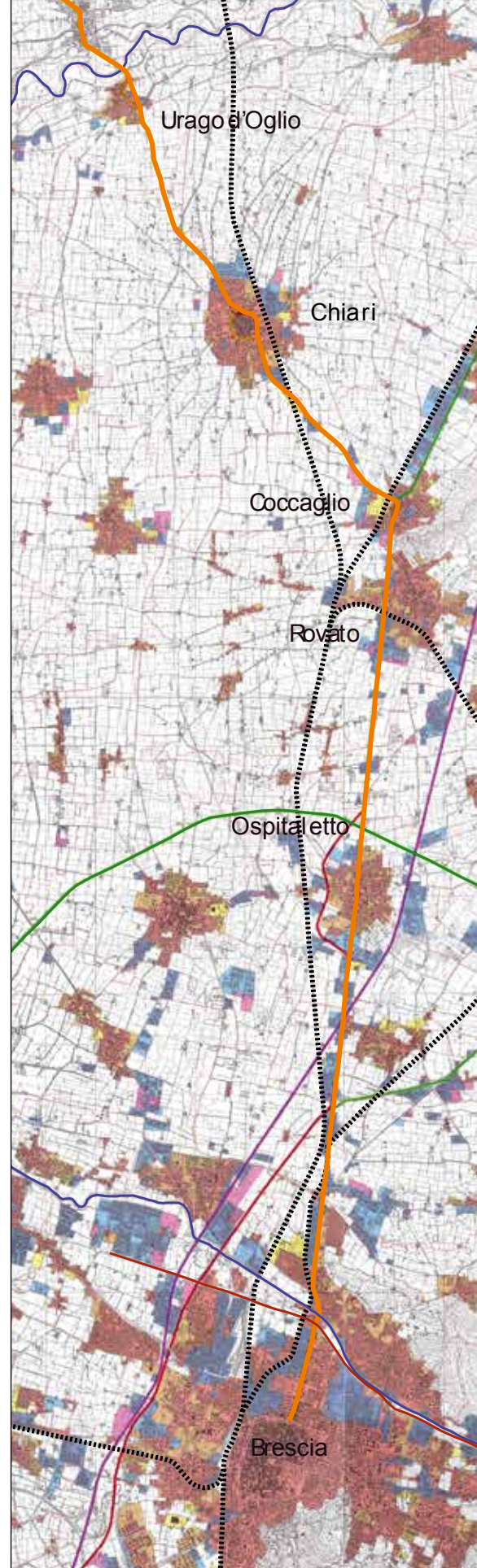
Brescia, 1988. Ormai il tessuto urbano è definitivamente consolidato da funzioni miste (produttive, residenziali, terziarie, infrastrutture).



Dal 1991 a oggi molteplici sono stati i cambiamenti della viabilità in Provincia. Viene realizzata interamente la Tangenziale Sud di Brescia, che fiancheggia l'autostrada A4, per allacciarsi con la Padana Superiore tra i comuni di Castegnato e Ospitaletto; in quest'ultimo comune viene approvata e realizzata la variante della ex SS 11 che evita il centro, passando esternamente a sud. Alla fine degli anni '90 viene creata una bretella che da Urago d'Oglio raggiunge Castrezzato, evitando i centri di Chiari e Coccaglio. Nei primi anni del 2000 viene inaugurato il collegamento con la Provinciale 19, la grande circonvallazione della città metropolitana.

Questi sono anni importanti anche per quanto riguarda la gestione delle infrastrutture. Nel 1999 infatti la gestione viene ceduta alle Regioni (e da loro alle Province); quasi tutte le strade statali sono ormai ridotte, nominalmente, a poche migliaia di Km in tutta Italia. La Padana Superiore attualmente assume diversi nomi, secondo la Regione che attraversa; in Piemonte e Veneto è diventata Strada Regionale 11 (Padana Superiore SR 11) mentre in Lombardia Strada Provinciale 11 (Padana Superiore SP 11). Alla fine del secolo XX si è tornati perciò al modello giolittiano di inizio '900, con importanti ruoli e funzioni assegnati alle amministrazioni provinciali. L'ANAS comunque attualmente si candida come soggetto economico concorrente ai gruppi autostradali. Si prefigura quindi una nuova percezione delle infrastrutture pubbliche; le strade non sono più viste come una dotazione gratuita a disposizione dei cittadini (secondo un modello liberale) ma come un servizio da fornire a pagamento. Il dibattito sulla percorrenza della Statale 11 tra Brescia e Milano si è spostato ormai sull'ipotesi di realizzare una nuova autostrada, la Bre-Be-Mi, che dovrebbe collegare Brescia, Bergamo e Milano toccando gran parte dei territori comunali un tempo attraversati dalla strada "maestra" o Postale Veneta.

- sedime della Padana Superiore
- strada Provinciale 19
- varianti al tracciato storico
- diramazioni per la Franciacorta e Iseo
- autostrada A4
- il sistema ferroviario
- Tangenziale Sud
- fiumi Oglio e Mella
- Tangenziale Ovest
- le espansioni urbane

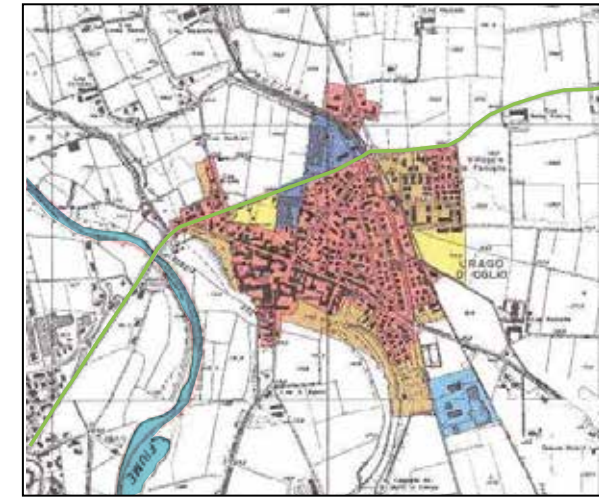


La variante della strada degli anni '30 ha fatto sì che il traffico motorizzato venisse spostato esternamente a Urago d'Oglio. Le automobili sono presenti ma non in maniera così invasiva come in altri paesi attraversati dalla strada. In questa fotografia inoltre è ripresa la piccola piazzetta dove storicamente è sempre stata situata la stazione di posta, luogo di sosta per la riscossione anche di dazi doganali.

URAGO D' OGLIO - C.T.R. DEL 1991

- tracciato della Statale 11
- fiume Oglio
- l'espansione urbana

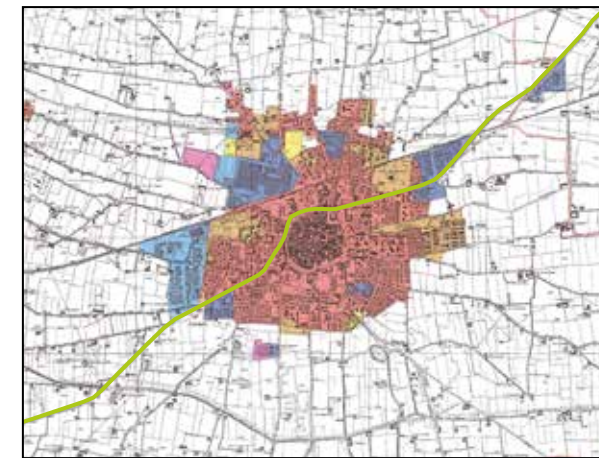
Urago d'Oglio, dopo la variante realizzata negli anni '30, non ha più apportato modifiche al sedime della ex Padana Superiore. L'edificato invece ha subito dagli anni '70 un forte incremento dell'urbanizzato, che principalmente si è sviluppato a nord del nucleo storico.



CHIARI - C.T.R. DEL 1991

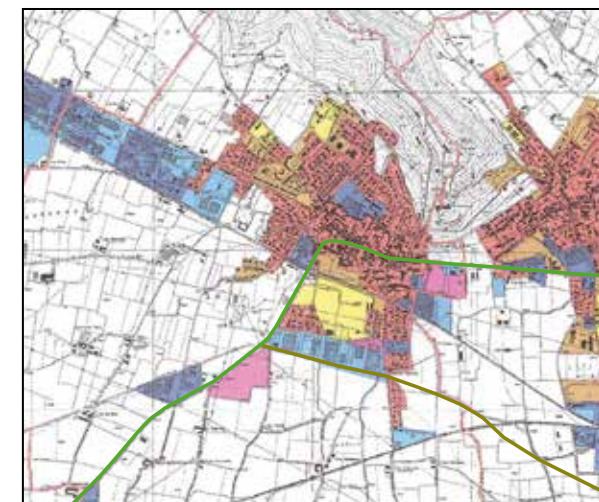
- tracciato della Statale 11
- l'espansione urbana

Ulteriori varianti al sedime storico della ex Statale 11 dal 1974 fino al 1991 non sono state realizzate nel comune di Chiari. L'urbanizzato anche qui ha subito una forte espansione intorno al centro storico e a nord oltre la linea ferroviaria Milano - Brescia.



Piazza Luca Marenzio a Coccaglio nei primi anni '90. La strada maestra è un ricordo lontano; la necessità di spostamenti rapidi ha modificato la fruizione di questa strada che possiamo definire "espressa". La presenza dei mezzi privati, pubblici e pesanti hanno altresì caricato notevolmente di inquinamento e traffico i centri abitati.

Fino agli anni '90 anche il comune di Coccaglio ha subito una forte espansione urbanistica ma non ha più realizzato varianti che consentissero di deviare la Statale 11 esternamente all'urbanizzato. Solo nei primi anni del 2000 si è realizzato un collegamento stradale a sud dell'abitato che ha permesso di bypassare il centro abitato che nel frattempo aveva completamente inglobato la Statale 11.



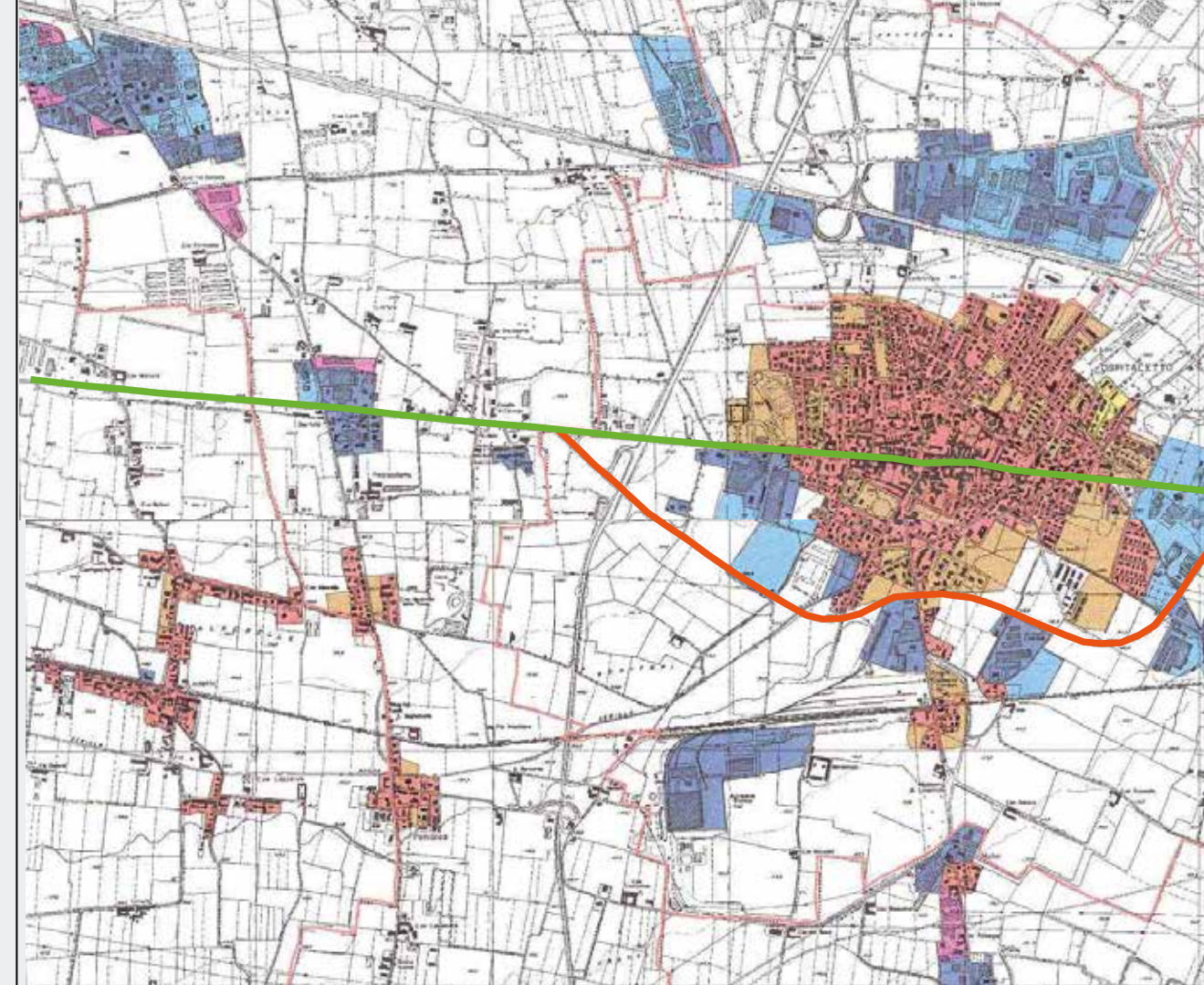
COCCAGLIO - ROVATO - C.T.R. DEL 1991

- sedime della Statale 11
- variante dei primi anni del 2000
- l'espansione urbana



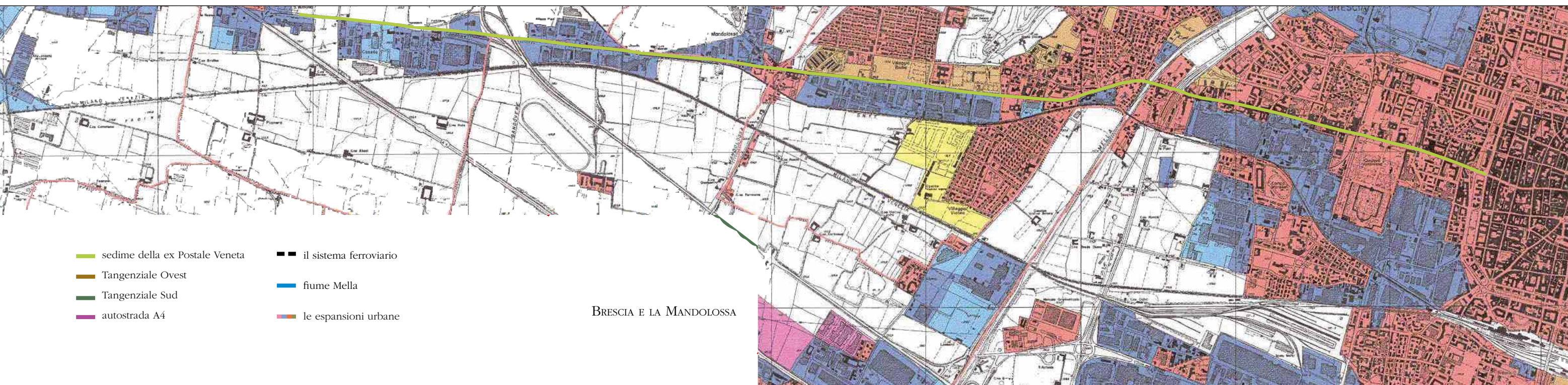
Il comune di Ospitaletto nei primi anni '90 ha realizzato una variante esterna al paese per far fronte all'esponentiale incremento del traffico su gomma. La scelta urbanistica presa dall'amministrazione è stata quella di deviare il traffico carraio a sud realizzando una bretella che ha evitato il passaggio di automezzi nel centro del paese.

Nel 1991 il vecchio sedime della Padana Superiore nei pressi della Mandolossa e di Brescia ha agevolato lo sviluppo di questo territorio. Alla Mandolossa sono sorti diversi insediamenti produttivi e terziari mentre con l'avvicinarsi al fiume Mella si incontrano il Villaggio Badia, il Villaggio Violino e il Quartiere Sant'Anna, già presenti sul finire degli anni '70 e ampliati negli ultimi anni. Attraversato Ponte San Giacomo, la città ormai si è consolidata con, a nord, residenze e, a sud, con una commistione di abitazioni ed attività. A Brescia la nostra Statale 11 ormai è un ricordo in quanto sostituita dalla Tangenziale Sud che bypassa la città e si ricollega a Castegnato con il vecchio sedime.



Questa immagine ritrae la variante della Padana Superiore a sud del centro abitato di Ospitaletto. Questa nuova infrastruttura ha ovviamente creato anche l'occasione per il collocamento di nuovi insediamenti produttivi anche negli anni 2000.

OSPITALETTO  
C.T.R. DEL 1991  
— Antico sedime della Padana Superiore  
— Variante al tracciato



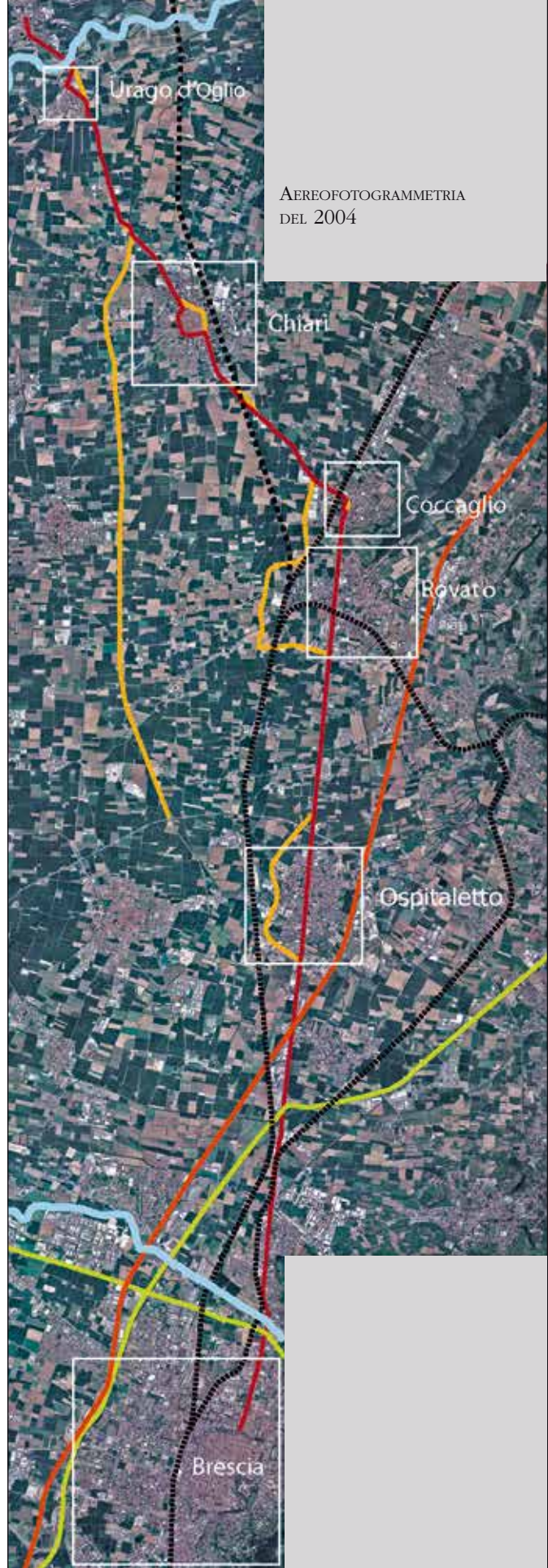
— sedime della ex Postale Veneta      — il sistema ferroviario  
— Tangenziale Ovest                      — fiume Mella  
— Tangenziale Sud  
— autostrada A4                              — le espansioni urbane

BRESCIA E LA MANDOLOSSA



La fotografia aerea al 2004 del territorio compreso tra il fiume Oglio e la città di Brescia indica una situazione infrastrutturale ormai consolidata ma non ancora completa. La vecchia strada maestra risulta essere ormai frammentata e “scavalcata” dalle nuove strade extraurbane. Le varianti al sedime storico della Padana Superiore realizzate sono ancora efficaci per chi percorre questa strada con il solo scopo di raggiungere paesi che si sono sviluppati a ridosso di essa. La percorrenza del territorio da est a ovest è infatti ormai affidata a strutture per una mobilità ancora più veloce. Nel 2004 infatti è stata completata la nuova Strada Provinciale 469, che a sud-est di Chiari si stacca dalla ex SS 11 per collegarsi alla Strada Provinciale 19 tra Ospitaletto e Travagliato. Questa nuova infrastruttura ha portato due benefici: in primo luogo ha permesso ai comuni attraversati dalla vecchia strada maestra di deviare il traffico, anche pesante, di passaggio dai centri abitati; allo stesso tempo a scala più vasta consente una percorrenza più agevole e veloce a favore dei rapporti commerciali e di relazione con le Province confinanti. Nella parte di territorio compresa tra Ospitaletto e Brescia, la SP 19, la Tangenziale Sud, l'Autostrada A4 e la linea ferroviaria hanno definitivamente “coperto” la ex SS 11, facendo perdere la percezione fisica del suo sedime. La verità è che la Padana Superiore ormai rimpiazzata da infrastrutture molto più scorrevoli, da “espressa” è ritornata, per un processo socio-urbanistico, ad essere nuovamente una strada maestra di relazione. In futuro le nuove infrastrutture sono destinate ad essere potenziate sempre più e il destino della vecchia “strada regia” è quello di essere riqualificata e valorizzata con interventi che la riportino ad essere uno spazio di relazione e di riferimento nelle varie realtà locali. Tali interventi diventano necessari per arrestare il degrado di un'infrastruttura che ha accompagnato l'evoluzione storica, economica e sociale di Brescia e Provincia nel secolo scorso.

- varianti alla ex SS 11 —
- strade extra-urbane principali —
- Autostrada A4 —
- rete ferroviaria - - -
- fiumi Oglio e Mella —



AEREOFOTOGRAMMETRIA  
DEL 2004



## BIBLIOGRAFIA

- P. GELMINI, *Città, trasporti e ambiente*, Latina 1988.
- P. SAMPERI, P. AVARELLO, *La costruzione delle zone pedonali*, Roma 1984.
- F. ROBECCHI, *Brescia fra Ricostruzione e Boom. Edilizia e Urbanistica dal 1945 al 1965*, Roccafranca (Bs) 2006.
- AA. VV., *Atlante della Bassa. Uomini Vicende Paesi dall'Oglio al Mella*, Brescia 1984.
- PROVINCIA DI BRESCIA, ASSESSORATO ASSETTO TERRITORIALE PARCHI E V.I.A., *Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Brescia, 2, Progetto preliminare*, Bagnolo Mella (Bs) 2003.
- AA. VV., *L'Età Zanardelliana. La società bresciana negli anni dell'industrializzazione (1857-1911)*, Brescia 1984.
- SEZIONE AVIS-AIDO DI URAGO D'OGGIO (a cura di), *La terra di Urago d'Oglio*, Urago d'Oglio (Bs) 1984.
- ASSOCIAZIONE AL COSTELLARO - AVIS URAGO D'OGGIO, (a cura di), *Il tempo e l'immagine. Urago d'Oglio in fotografia*, Roccafranca (Bs) 2001.
- G.B. ROTA, *Storia di Chiari*, Brescia 1879.
- Ottocento Clarensense. Fatti Immagini Personaggi*, Quaderni della Fondazione Biblioteca Morcelli, Pinacoteca Repossi, Roccafranca (Bs) 2004.
- E. ABENI, *Storia di Ospitaletto*, Brescia 1981.
- Urbanistica Informazioni*, 204, in *Le strade statali*, XXXIII, Roma 2005.
- L. SALVATORE NOCIVELLI, *Brescia e il Dipartimento del Mella. Atlante del paesaggio bresciano sulle sponde del fiume Mella*, Piedimonte Matese (Ce) 2006.
- T. SINISTRI (a cura di), *Brescia nelle stampe. Quattrocentotrenta schede per un catalogo di carte, piante e vedute del territorio bresciano*, Brescia 1981.
- Viabilità e strade nel Dipartimento del Mella durante l'età napoleonica*, «*Rivista italiana di studi napoleonici*», pp. 63-80.
- G. Motta, *Le strade di polvere: la viabilità in provincia dal '700 a oggi*, «*AB*», 63, (2000), pp.48-59; .
- Continuità e discontinuità: la viabilità lombarda e veneta in età francese*, «*Rivista italiana di studi napoleonici*», 2001.



## Strade maestre e vie val(leriane)

## STRADE E VIE: STORIE DI LUNGO PERIODO

Un anno fa, di questi giorni, i media ci informavano di una celebrazione: i settantacinque anni dell'ANAS. Era senza grande senso della misura e dell'opportunità che questo anniversario veniva presentato dall'ente medesimo, quasi fosse un evento giubilare, attraverso una serie di manifestazioni editoriali, filmiche, figurative. Per altro ciò appariva in parte giustificarsi nel tentativo di ricostruire quella che, fino ad ora, nel giudizio e nella pratica degli italiani appare più una storia di ombre che di luci, la cui immagine grigia è non solo l'espressione di una "azienda-ente" ma di una infrastruttura, la *strada* (e in particolare la strada statale) che, al di là dei bassi livelli di servizio che ci propone nell'oggi, non appare più capace di coniugare manufatti e paesaggio, *ars* e *tecné*, funzioni di produzione e della vita associata.

Così è che una tale serie di eventi si è sviluppata attraverso il tentativo più che di coniugare la strada con la storia unitaria dello stato nazionale con quello di ricongiungerla con la storia quotidiana di ognuno di noi. Certo l'idea che la strada produca di per sé una *cultura della quotidianità*, come emerge dalle proposte di molti dei vari eventi programmati, è apparsa più una trovata da esperti delle comunicazioni mediatiche (del tutto analoga alle campagne pubblicitarie che le grandi industrie della motorizzazione privata fanno), attenta al ritorno di immagine del "come eravamo" che una vera ricognizione critica del ruolo di questo imprescindibile veicolo dei processi di civilizzazione.

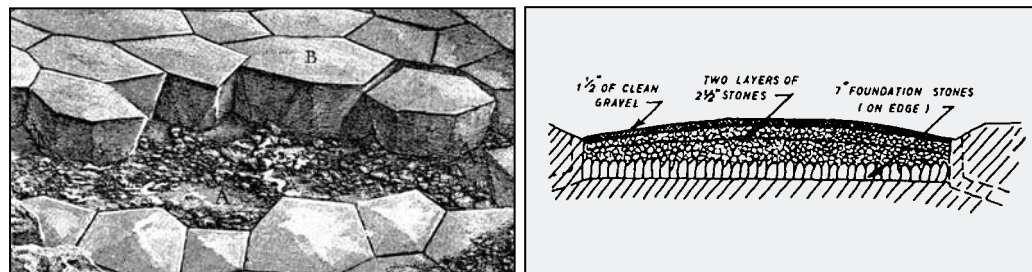
In tal senso si può dire che bisognerebbe ritornare non ad una visione della strada vista sempre e comunque come prodotto di successi tecnici e come occasione, qualsiasi essa sia, del delinearsi di una *cultura di massa* della società dei consumi, della motorizzazione privata e dell'*affluent society*, ma al suo essere espressione culturale profonda e consapevole di un *processo di sviluppo*. Ciò ci impone di riferire il "dato di fatto" del manufatto "strada" al più ampio scenario di mobilità che ne sottende il funzionamento.

Storicamente la "*via*" (la cui etimologia comune ad un'ampia famiglia indoeuropea il Devoto riporta a *vehere*, e rimanda a "strada per carri") ha avuto nell'area nostra bresciana, a fianco della naturale evoluzione propria dell'uso applicato alla





Strade romane in due stampe Settecentesche



toponomastica urbana postunitaria<sup>1</sup>, anche un apparente regresso semantico: la “bià” essendo connessa ai grandi itinerari di transumanza che dal Poschiavino, passando in quota, scendevano a Sale di Gussago<sup>2</sup> per attestarsi in prossimità di quei “fienili” della pianura del Mella di cui ci parla anche lo “Scaltrito” di Agostino Gallo<sup>3</sup>.

E’ questo dunque il permanere di un concetto di via che ne configura una dimensione quasi necessitante e biologica che rimanda a una via intesa come un ritmico, iterato itinerario per cui potremmo parlare di un’origine di percorsi come prodotto di processi di dipendenza dell’uomo da animali gregari stagionalmente e ritmicamente migranti. E’ questo il caso delle vie delle transumanze che divengono le strade *marenche* e/o quelle legate alla monticazione e poi, a un livello più evoluto, di molte delle stesse strade dello scambio quali le *vie del sale* e dell’*olio*, che organizzano le integrazioni tra i beni primari dei diversi territori.

Ma la “strada” è qualche cosa che va oltre tutto ciò, infatti essa è *strata*, massicciata composta artificialmente da più strati. Ma è soprattutto l’espressione di una tensione ideale volta a costruire relazioni sovralocali (le *strade di pellegrinaggio*, le *vie istmiche*), a costruire un nuovo urbanesimo (le *strade di limes*), a sviluppare una cultura della mobilità e degli scambi (le *strade maestre*), a definire nuove forme di economia dei transiti (le *strade di valico*).

Da tutto ciò deriva l’idea di mobilità vista come valore primario e complesso, ad un tempo: necessitante e volontario, biologico e culturale dell’uomo. Potremmo e dovremmo dire che non solo sul suolo e sullo *jus soli* si plasmano l’antropologia del paesaggio e la geografia umana ma ancor più ciò avviene in riferimento all’orizzonte della mobilità e dei flussi, a tal proposito possiamo parlare di una vera e propria costruzione di *paesaggi dell’accessibilità*.

LE STRADE NON SERVONO SOLO ALLO STATO PER TRASFERIRE GLI ESERCITI

E’ a questo punto necessario guardare agli aspetti che riguardano l’approccio storiografico, ossia ai modi con cui si fa “storia della viabilità”. Fino a pochi decenni fa la storia delle strade o era fondamentale di tipo cronachistico, configurata intorno ad un breve inventario degli itinerari e dei principali manufatti, senza andar oltre le più banali considerazioni manualistiche di carattere costruttivo o era (e ciò meritava comunque una qualche superiore attenzione) la proiezione di

<sup>1</sup> Che del resto non è affatto ovunque diffusa come ben mostra il caso del Piemonte.

<sup>2</sup> Si veda R. FARONI, *Sale di Gussago nella storia*, Brescia 1996.

<sup>3</sup> A. GALLO, *Le dieci giornate della vera agricoltura e piaceri della villa*, Brescia 1550.



una storia dei traffici, i cui effetti più interessanti ha prodotto intorno alla storia dei valichi<sup>4</sup>.

Inoltre continuava a resistere una vulgata secondo cui le strade o sono l'espressione di una forte organizzazione dello stato o non sono nulla.

In questi ultime decenni molto si è fatto per innovare l'approccio, è emerso così un più profondo interesse per le reti, gli itinerari e le direttrici stradali, penso ai modi con cui si è guardato alle riforme stradali settecentesche<sup>5</sup> o agli studi della viabilità medioevale<sup>6</sup>.

Voglio allora partire da ciò che in molti testi riguardanti la storia delle strade rimane come un *leit motif*: l'idea che, in fondo, tra l'impero romano e Napoleone, poco sia stato fatto di realmente innovativo nella costruzione di strade.

Un tale punto di vista è ad un tempo interessante per ciò che riguarda la visione sistemica, è profondamente erroneo per ciò che riguarda l'analisi al *livello intermedio* dell'itinerario e della direttrice che riprenderò più avanti.

Posso a tal proposito riportare l'esempio tratto da una recente storia dei trasporti<sup>7</sup>, che mostra come ancora una volta il riferimento napoleonico continui a far presa. L'autore richiama ciò che Napoleone, in esilio a Sant'Elena, in una vivace polemica antinglese, dettava: "Volete conoscere le ricchezze di Napoleone? Sono immense, è vero, ma sono esposte alla luce del sole"<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> Si vedano gli atti del convegno *Le Alpi e l'Europa*, ottobre 1973, Vol. III, *Economia e transiti*, Bari 1975.

<sup>5</sup> Penso agli studi nati intorno alla rivista *Quaderni storici*, agli studi sui valichi appennici toscano-emiliani, a quelli per la Lombardia del Carena.

<sup>6</sup> Penso alla collana "Itinerari Medioevali" curata da Roberto Greci, agli studi sulla intermodalità fluvio-stradale di Gian Carlo Andenna.

<sup>7</sup> S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna 2005

<sup>8</sup> "Eccole: la bella darsena di Anversa, quella di Flessinga capaci di accogliere le flotte più numerose, e di difenderle dai ghiacci del mare; le opere idrauliche di Dunkerque, di Le Havre, di Nizza, il gigantesco bacino di Cherbourg; le opere marittime di Venezia, le belle strade da Anversa ad Amsterdam, da Mainz a Metz, da Bordeaux a Bayonne, i passi del Sempione, del Moncenisio, del Monginevro, delle Comiche che aprono le Alpi in 4 direzioni. Solo in questo troverete più di 800 milioni. Questi passi superano per ardimento, per grandiosità e per impegno tutti i lavori dei romani. Le strade dai Pirenei alle Alpi, da Parma a La Spezia, da Savona al Piemonte; i ponti di Jena, d'Austerlitz, di Arts, di Sèvres, di Tours, di Roanne, di Lione, di Torino, dell'Isère, della Durance, di Bordeaux, di Rouen; il canale che unisce il Reno al Rodano per mezzo del Doubs, congiungendo il mare d'Olanda col Mediterraneo; quello che unisce la Schelda alla Somme congiungendo Amsterdam a Parigi, quello che unisce la Rance alla Vilaine; il canale di Arles, quello di Pavia, quello del Reno [...]. Ecco quanto forma il tesoro di parecchi miliardi e che durerà per alcuni secoli", in E. A. LAS CASES, *Il memoriale di Sant'Elena. Gli ultimi giorni di Napoleone*, Roma 1969, vol. II, pp. 131-132.

Nell'enumerazione delle grandi opere<sup>9</sup> Napoleone non si vantava soltanto di aver realizzato opere imperiture nel campo delle vie di comunicazione ma di aver costruito un sistema che dava coerenza infrastrutturale "continentale" a ciò che fino allora era stato al massimo circoscritto in termini di rete stradale, alla concezione di stati territoriali nazionali e/o regionali, Napoleone in tal modo configurava la profonda novità di un "Impero" che sapeva strutturare una trama di relazioni continentali, in tal senso stava la profonda differenza con le case regnanti europee incapaci di operare ad una tale scala e ad un tale orizzonte.

Un simile studio ben al di là del limitarsi ai "successi" implica la conoscenza di quello che abbiamo chiamato il livello sistemico: l'armatura insediativa, la gerarchia urbana, le connessioni tra ambiti regionali e continentali, in altri termini esso si colloca nel quadro dello studio del *nuovo urbanesimo* che tali opere andavano costruendo.

#### LA NECESSITÀ DI CONIUGARE STRADE E ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO

Dopo aver dato pochi ed elementari riferimenti al ruolo delle strade viste secondo i principi della "lunga durata", vorrei ora riportare la nostra attenzione sulla povertà scientifica dell'attuale iter amministrativo e approvativo della progettazione di strade. Per fare ciò partiamo proprio da quello che ho chiamato *il livello sistemico*, ossia dalla constatazione di come sia d'uso comune applicare alle strade, sia da un punto di vista aziendale e amministrativo che da quello degli utenti, il concetto di *rete* (rete autostradale, delle strade provinciali o statali, etc.). Tutto ciò ci testimonia la diffusa consapevolezza dell'esistenza di *un sistema infrastrutturale connesso*, ossia di una maglia viaria capace di operare, a certi livelli di servizio e con certe caratteristiche funzionali, in modo solidale.

Ciò vuol altresì dire che si riconosce l'esistenza di una *logica di rete*, in cui operano, come direbbe la fisica, certe *leggi del campo* e che interpreta, come fa la biologia per lo strutturarsi degli organismi, l'esistenza di un *livello di sintesi di ordine superiore*, che non è la semplice sommatoria delle singole aste e dei singoli nodi stradali. Ciò comporta una lettura capace di connettere una data maglia stradale a scenari di traffico, a grafi, a modelli di distribuzione di flussi, armature urbane, etc.

Ora a fronte di ciò, capirete come appaia perlomeno paradossale che la progettazione di una strada (e tutto il suo *iter* attuativo) venga invece riportata alla

---

<sup>9</sup> Si veda G. TACCHINI (a cura di), *Architettura del paesaggio e infrastrutture*, materiali del corso di specializzazione postlaurea, Brescia ordine degli Architetti 2003, Milano (in corso di stampa).



semplice fattibilità esecutiva dell'asta medesima, come se questa fosse la pura sommatoria di una serie di manufatti disposti in sequenza.

Dalla consapevolezza dell'esistenza di un tale complesso orizzonte di temi e problemi credo sia necessario partire, nell'affrontare la questione da cui non possiamo prescindere: il rapporto intercorrente tra architettura del paesaggio e infrastrutture viarie<sup>10</sup>. Infatti, tra lo scenario del sistema infrastrutturale e della *logica di rete*, visto, volta per volta, alle diverse scale del *nodo urbano*, della *regione funzionale*, della *macroregione* e quello dell'opera, vi è un fondamentale *livello intermedio* che è assai trascurato dagli addetti ai lavori e che si lega alle grandi questioni delle alternative dell'itinerario, della scelta della giacitura, della contestualità della strada in rapporto ai paesaggi umani, agli scenari fisico-ambientali (in particolare ai modellamenti geomorfologici) ai fenomeni di occupazione del suolo e di tendenza insediativa che essa induce. Sappiamo per altro come questa chiave concettual-operativa sia disattesa, malgrado i tentativi di ambito pianificatorio compiuti nei decenni passati<sup>11</sup>. Eppure questa problematica presenta un alto profilo epistemologico, implicando inquadramenti di tipo logico-formale e capacità di lettura delle molte fenomeniche in gioco ed è al grande rilievo di questa problematica che voglio riportare la vostra attenzione.

#### CADUTE E RINASCITE DEL MITO DELLE DIRETTISSIME

A fronte di tutto ciò l'atteggiamento progettuale di molti progettisti di strade continua ad apparire violentemente riduzionistico, come mostra l'esempio tratto dalle considerazioni dello Jelmoni, progettista dell'Autostrada del Sole e professore che per un lunghissimo tempo fu il direttore dell'istituto di Vie e Trasporti del Politecnico di Milano. Paradigmatica resta la sua concezione di come "L'Autosole", sub specie di elettrodotta, privilegiasse i criteri di connessione a livello nazionale<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> IBIDEM.

<sup>11</sup> Tra questi possiamo mettere i criteri di valutazione costi-benefici adottati dall'istituzione del Ministero dell'Ambiente del Governo Spadolini e le prime impostazioni della VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) così come eran proposte dalla normativa C.E.E sul finire degli anni '80.

<sup>12</sup> "Fra le autostrade di nuova costruzione comprese nel piano Romita, ve ne è una la quale appare imposta dalla stessa geografia del nostro Paese, ed è la grande "longitudinale" Milano-Roma-Napoli; essa passerà accanto ai maggiori centri della penisola e avvicinerà alla meta mondiale Roma anche quelli lontani. Il problema, manifestamente, è da porsi su di un piano squisitamente nazionale e va impostato e trattato mantenendogli questo suo carattere in tutta l'ampiezza; evitando, perciò, le soluzioni collegate a ristretti interessi locali, considerando tali non soltanto quelli provinciali e

Ora una analogia con la rete del trasporto energetico, quale egli proponeva, è assolutamente fuorviante in quanto non si tratta di una qualunque *pipe-line*, o della progettazione di un semplice dotto, si tratta di comprendere il rapporto interattivo che intercorre tra la *maglia dinamica* e l'*armatura insediativa*<sup>13</sup>.

Ciò ci introduce al tema delle *direttissime* e della ricorrente mitografia a cui molti arretrati progettisti di infrastrutture continuano a fare riferimento. Tralascio gli antecedenti quali il tema dei *Rettifili*, di quelle lunghe strade rettilinee la cui concezione è stata non solo dettata da una ricerca scenografica del potere ma da più concrete esigenze derivanti dalla tradizione militare e vengo al tema della *direttissime* viste come ricerca del percorso più breve. Questi è un tema che, *in primis*, compare in logica aziendalista in campo ferroviario (non vi è bisogno che riporti alla vostra attenzione la stringente sua attualità che ci rimanda alle questioni della TAV e del "Corridoio Cinque") .

E' interessante per noi ricordare come antesignano di tale polemica sia stato, quasi un secolo prima, il nostro Carlo Cattaneo quando intraprese per il tracciato della linea ferroviaria Venezia-Milano, la battaglia contro la visione aziendalistica dell'ing. Milani, che proponeva la "via della campagna" (minor costo di esproprio dei terreni, configurazione ad albero (quello che tecnicamente si definisce come un grafo dendritico). L'idea di collegare in un primo tempo solo i terminali nel modo più diretto tra loro tralasciando in questa fase i poli intermedi del secondo ordine, collegandoli successivamente con dei rami d'apporto all'asta principale ciò che dilata le percorrenze e quindi aggrava i costi di trasporto per l'utenza a vantaggio della proprietà dell'infrastruttura, è stata ampiamente confutata da Cattaneo che metteva magistralmente in luce il

---

addirittura campanilistici delle varie città, borghi e villaggi, ma altresì quelli regionali, ancorché promettenti da un punto di vista della redditività dell'autostrada stessa. In quanto la Milano-Napoli dovrà costituire la struttura maestra, la spina dorsale della futura rete autostradale italiana; dove, come in una rete di alimentazione elettrica, occorre distinguere e non confondere le funzioni di arterie di "trasporto" da quelle proprie alle arterie di "distribuzione": le prime aventi andamento planoaltimetrico il più possibile diretto e veloce, oltre a capacità di traffico notevole; le seconde, invece, che essendo destinate a distribuire il traffico nell'interno del territorio compreso tra le grandi maglie della rete cosiddetta "di trasporto", allacceranno a questa i singoli centri che ne sono discosti". (JELMONI, 1960).

<sup>13</sup> "Concetto fondamentale, ispiratore dell'andamento generale del tracciato da Milano a Roma e da Roma a Napoli, è stato quello, dianzi accennato, di creare una vera linea di trasporto, in alcuni punti della quale si dirameranno le linee di distribuzione e di raccolta. Si volle quindi distinguere nettamente la funzione di trasporto, che esige la direttrice più breve, dalla funzione di distribuzione e raccolta, che richiede vie di penetrazione più diffuse e capillari. Per questa seconda funzione, oltre ad altri tronchi di nuove autostrade, potrà bastare l'esistente viabilità statale e provinciale, convenientemente sistemata", in F. AIMONE JELMONI, *L'autostrada Milano-Roma-Napoli*, Milano 1955.



fatto che non si potesse ignorare l'armatura urbana che aveva fatto la ricchezza manifatturiera e mercantile della macroregione padana. Così egli, attraverso un itinerario delle città pedemontane, poneva il tema fondamentale della contestualità insediativa e della originalità e originarietà degli ambiti regionali<sup>14</sup>.

Se da un lato ne deriva una povertà critico-storica tutta interna alla disciplina che per fortuna la storiografia più generale ha, come dicevo, iniziato a scalfire, dall'altro lato l'impostazione epistemologica che relega il manufatto stradale ad un'espressione puramente tecnica ed in particolare ad un'espressione di edilità, in quanto pura espressione di tecnica costruttiva, è molto più dura ad essere superata. Tutto ciò impoverisce la concezione della progettazione delle strade e fondamentalmente la riporta ad un'unica fattualità tecnica e ad una rigida impostazione manualistica.

#### NUOVI APPORTI CONOSCITIVI: INGEGNERI DEL TRAFFICO E ARCHITETTI DEL PAESAGGIO

Tale visione è gravida di conseguenze: da un lato essa è riportata ad una concezione statuale e del potere per cui ignora tutto quell'ambito tematico fondamentale che ho definito del *livello intermedio*, ignorando quello spessore dalle vastissime estensioni che legano il farsi delle infrastrutture viarie ad amplissimi processi di civilizzazione.

Proprio in tal senso credo non sia inutile ricordare come negli anni Trenta del XX secolo (ossia in un periodo coevo a quello della istituzione dell'ANAS), per iniziativa, tra gli altri, di combattivi architetti del paesaggio anglosassoni<sup>15</sup>, attenti alla reazione percettiva della psiche umana si riaprì una vivace polemica contro la visione della «direttissima» come soluzione viabilisticamente ottimale e, indipendentemente da ogni quadro insediativo, vista come soluzione sempre e comunque efficiente<sup>16</sup>.

Tutto ciò ci introduce alla questione e al dibattito che ha accompagnato l'avvento della motorizzazione privata tra *Ingegneri del trasporto e ingegneri del traffico* ed è quello del superamento di una progettazione orientata al puro *cinematismo del mezzo*.

Sono così scaturite anche nuove concezioni dei comportamenti dinamici dei mezzi autoveicolari che hanno profondamente inciso nella progettazione di strade (introduzione della clotoide e superamento dei raggi di curvatura

costanti), nuove analisi dei flussi di traffico in rapporto al nodo urbano (di attraversamento e di destinazione), nuove classificazioni del rapporto tra capacità delle strade e loro portata reale, nuovi studi dei *livelli di servizio* delle strade, analisi degli ostacoli laterali e strategie soggettive di guida, analisi delle condizioni inibenti l'attenzione alla guida e studi della psicologia e reattività del conducente (rettifili, incroci, rotatorie); tutto ciò avrebbe dato vita a nuove soluzioni in *logica di rete* operanti ai tre livelli fondamentali dei nodi urbani, degli ambiti regionali e delle relazioni continentali<sup>17</sup>.

Così il muscoloso esercizio, prima faustiano e poi futurista, della «linea retta e del cerchio» visto come strumento di incontrastato dominio della natura e degli insediamenti ridotti a semplice supporto di una astrazione euclidea, veniva ad essere destituito di ogni contenuto scientifico. Sembrava poter essere definitivamente messa in crisi una certa visione del «progetto di strade» visto come occasione di soluzioni rigidamente manualistiche, del tutto avulse dalle conoscenze fenomeniche dei contesti sia naturali che antropici. Eppure questa ultima concezione, violentemente riduzionista e schematica, continua ad essere alla base della progettazione delle grandi opere dell'oggi (dall'autosole all'alta velocità ferroviaria).

Avrete così capito come e perché il rapporto tra paesaggio e infrastrutture, sia un tema troppo importante per lasciarlo in mano ai cosiddetti «addetti ai lavori» (imprese, progettisti, ambiti amministrativi di competenza e quant'altro).

#### UN PRIMO CASO PARADIGMATICO: I TORNANTI E LE STRADE DI VALICO

Il primo grande tema a cui mi voglio riferire è quello del tornante delle strade di montagna. E' questa una questione di fondo che ruota intorno alla drammatica esperienza che si può avere di una rigida applicazione manualistica.

In un ambito geografico più ampio la viabilità da quella minore a quella principale delle nostre valli alpine o appenniniche ci dimostra come l'attenzione per ciò che attiene le conoscenze e le occasioni fornite dai processi geomorfologici fosse estremamente viva. Le *paleofrane* stabilizzate ad esempio sono state un tema profondamente studiato dalle generazioni di «roncatori-diboscatori», pionieri, è quanto ha messo efficacemente in luce un geologo, il Marchetti, professore dell'Università di Pavia<sup>18</sup> come ambito di appoggio

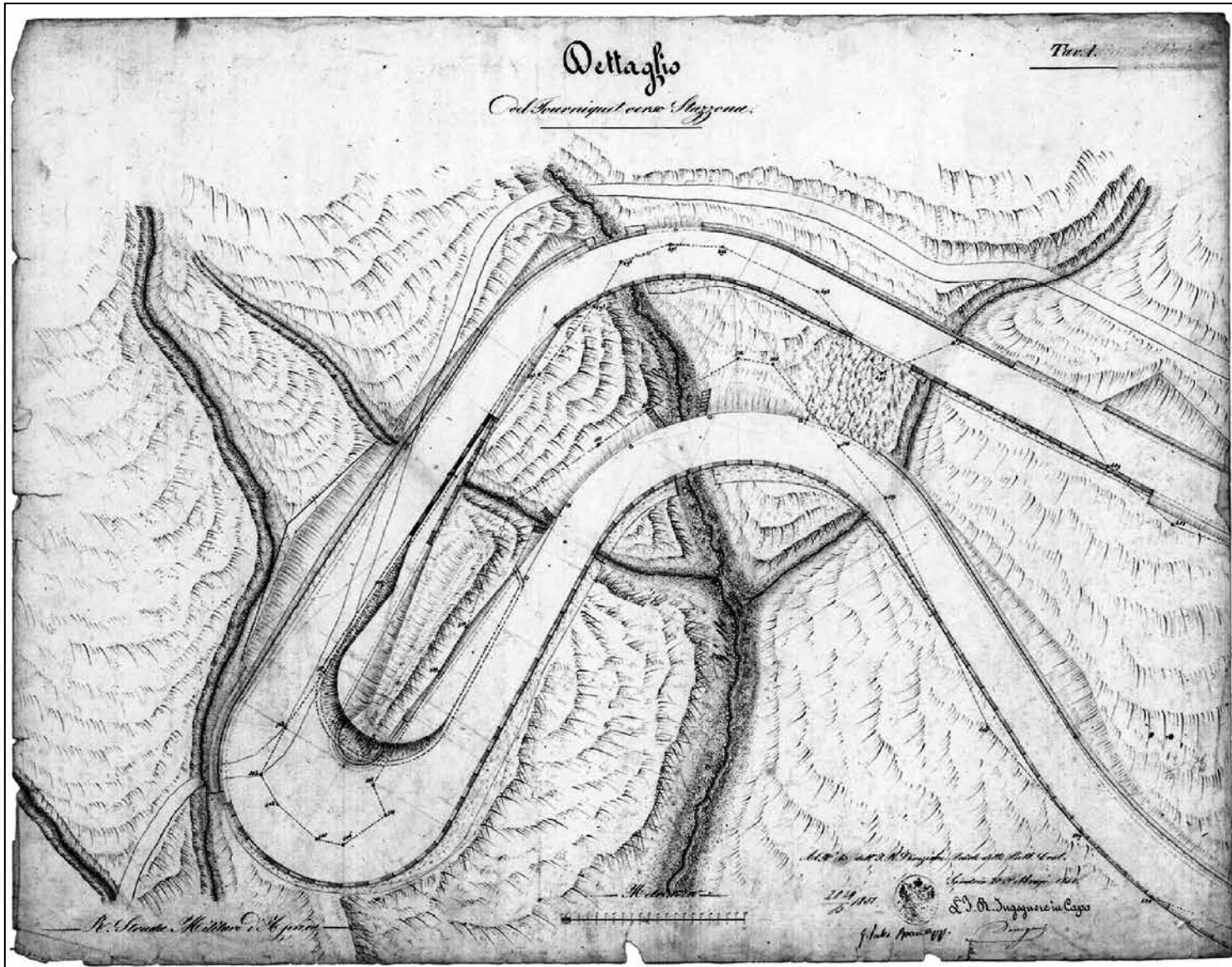
<sup>14</sup> C. CATTANEO, *Scritti sulla Lombardia*, (a cura di G. ANCESCHI, G. ARMANI) vol. II, Milano 1971.

<sup>15</sup> Si veda G. A. JELICOE, *L'architettura del paesaggio*, Milano 1969.

<sup>16</sup> Si veda F. FARIELLO, *Architettura delle strade. Le strade come opera d'arte*, Roma s.d.

<sup>17</sup> Tra gli altri vanno ricordati: *Highway Capacity Manual*, Washington 1965 e K. MULLER, *Architettura dei trasporti nella repubblica Federale tedesca*, Bonn 1981.

<sup>18</sup> Si veda G. MARCHETTI, P. L. DALL'AGLIO, *Geomorfologia e popolamento antico nel territorio piacentino*, in *Storia di Piacenza*, vol. I, Piacenza 1990.



tornante (da un disegno del 1857)

di punti fissi di riferimento per la viabilità montana. Su di esse infatti si venivano non solo a consolidare paesaggi agrari grazie alle nuove minori acclività del versante e la formazione neogenica dei suoli, ma (per ciò che più direttamente ci interessa) a consolidare le svolte degli itinerari di valico. Questo tema della “svolta tornante” è quanto per altro ripreso nel superamento delle *strade di crinale*, strade adatte al somaggio ma non al carriaggio, facendo di essa una tematica fondamentale che accompagna, lungo tutto il Settecento, la progettazione stradale<sup>19</sup>.

Il tornante, che nell'immagine tratta da una rielaborazione per l'importante pubblicazione sulla figura del Donegani<sup>20</sup> potete vedere ben parametrato entro certezze geometriche e trigonometriche, trova tra la terza e la quarta decade dell'Ottocento la sua più bella elaborazione “a regola d'arte”. Il tornante a quell'epoca ha dietro di sé nuovi quadri di conoscenza e di rappresentazione topografica e la ridefinizione del quadro di studio dei bacini idrografici<sup>21</sup>. A fronte di tutto ciò vi è la pratica dell'organizzazione di cantiere: gli scassi e i riporti, il materiale di cava e il “tout venant” che la roccia in posto o gli sfasciumi possono fornire, tutto ciò configura una pratica e una sensibilità nuova.

La cultura ingegneresca, grazie al formarsi di quella che potremmo definire una rivoluzione epistemologica e il definirsi di nuove forme di istruzione politecnica, riconosce così la necessità di una visione più attenta alla topografia dei luoghi, alle dinamiche e ai processi geomorfologici, imprescindibili elementi per costruire i fondamentali punti di appoggio della viabilità montana. Ma il tornante ha anche dietro le proprie spalle quello studio delle “livellette” che si rifà ad andamenti serpentiformi che vanno, come l'iconografia delle incisioni rupestri ci dimostra, dalla pratica plurimillenaria dei carri a quattro ruote camuni, all'iconografia delle strade militari di montagna a partire dal XVII secolo, per giungere alle pratiche dei nostri geometri degli anni Sessanta del XX secolo. È da un simile filone di studi che è emersa non solo la progettazione delle strade di valico del Donegani ma di tutti quei progettisti locali che nell'Ottocento hanno operato nel campo delle strade di valle<sup>22</sup>.

Le successive esperienze della viabilità montana minore molto spesso ci mostrano tutto il drammatico venir meno di tali attenzioni.

<sup>19</sup> Esemplare è il dibattito sullo storico percorso Modena-Pistoia a proposito della via Vandulli e della via Giardina.

<sup>20</sup> Si veda A.A. V.V., *Carlo Donegani: una via da seguire progettista dell'impossibile tra Spulga e Stelvio*, Sondrio 2001.

<sup>21</sup> In questo senso sapienti erano i materiali elaborati dai manuali svizzeri delle scuole politecniche ma si veda anche E. DE MARTONNE, *Traité de Géographie physique*, Tome II, Parigi 1948.

<sup>22</sup> Si veda A.A. V.V., *Viaggiare in Valle Camonica: le comunicazioni stradali in una vallata alpina attraverso i secoli*, Breno 1997.



E UN SECONDO CASO: I VERTICI DEI CONOIDI DI DEIEZIONE

Il secondo caso è per noi di importanza assoluta per lo studio del passaggio delle vie Valleriane a vere strade maestre: senza la sapiente risoluzione dell'attraversamento delle conoidi di deiezione non vi sarebbe stato futuro per le strade di valle. Osserviamo qualsiasi restituzione delle carte geologiche delle nostre grandi valli di formazione glaciale: non avremmo avuto le vie valleriane nella loro versione funzionalmente più sviluppata senza la felice attenzione posta da queste nel superamento di queste formazioni neogeniche.

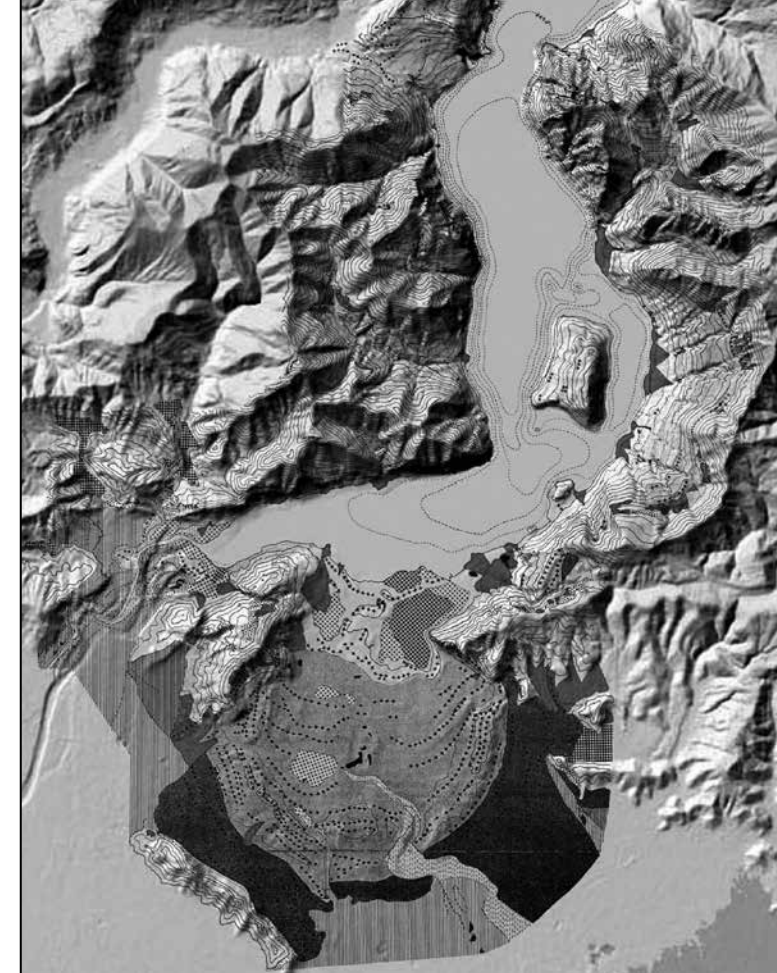
La capacità di superare il solco vallivo trasverso, (ossia quello delle valli secondarie incidenti) proprio nel punto di passaggio dalla porzione intermedia di canale a quella terminale di deposito con un ponte che ancora appoggia le sue spalle alla viva roccia, consente il consolidarsi dello spazio-paesaggio favorendo l'allocarsi delle principali funzioni della vita associata: prime strutture laico amministrative dei comuni rurali, parrocchie, piazze di mercato e vie mercantili-artigiane. Tale soluzione consente il definirsi di una solida riorganizzazione demica e l'allocarsi del capoluogo comunale.

Ed allora noi vediamo la strada che con la sapienza della *strada corridoio* che lega i quartieri urbani a quelli agrari sa ben trovare i propri punti di appoggio sui conoidi di deiezione, sa seguir nei suoi usi multipli delle complementarietà delle attività primarie, l'orientamento microclimatico dei versanti, le zonalità pedologiche, e le relazioni fra le molte frazioni.

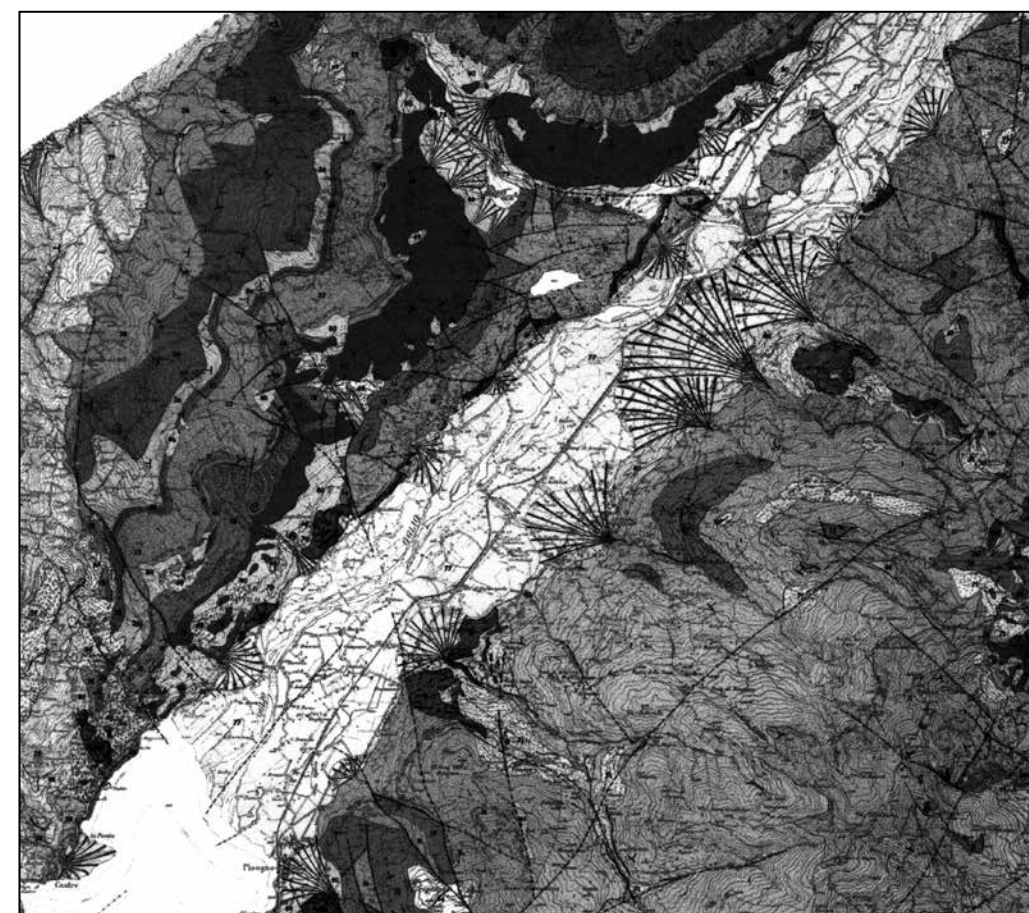
Osserviamo la via valeriana che sale verso Edolo, ecco emergere, lungo l'itinerario, dapprima l'importanza della istituzione del mercato e di Pieve la successiva riorganizzazione demica fondata sui capoluogo-parrocchia. In tal quadro la strada diviene fondamentale momento della costruzione di un'armatura insediativa, rinnovandone profondamente lo scenario insediativo vallivo. La riorganizzazione demica valliva si articola attraverso il consolidamento dei nuovi centri, delle nuove funzioni della vita associata, una ricca tipologia di manufatti viari (ponti) di impianti microubanistici, nuove strutture edilizie (chiese ad aula unica) e poi chiese parrocchiali, a cui si associa l'invenzione di un nuovo corpus iconografico della *rus-picta* (una specie di contrappunto alla *urbs-picta*)<sup>23</sup>, tutto ciò dà corpo alla definizione di un nuovo scenario dell'accessibilità, della mobilità e dell'economia di transito.

E questi paesaggi urbani non son disposti soltanto entro i vari perimetri murati,

<sup>23</sup> Che in questa giornata ci è documentato da Federico Troletti e che era stato introdotto dalla Ferri Piccaluga nel suo studio fondamentale sulla valle Camonica (G. FERRI PICCALUGA, *Il confine del Nord*, Darfo B. T. (Bs) 1989).



carte orografiche del lago d'Iseo



entro i vari sagrati di Pieve, ma vanno oltre dando consistenza urbanistica a luoghi e nodi che divengono importanti nella costruzione di un più ampiamente umanizzato paesaggio.

Tutto ciò proviene da un ambiente che con sé porta la storia delle opere e dei giorni di quel nostro paesaggio pre e protorinascimentale e che tutti noi ha, inevitabilmente, nutrito, e ci parla di un ambiente che si fa ricerca di coerenza relativa e armoniosa tra *natura naturans* e *natura naturata* dall'uomo.

UN TERZO CASO: LA VARIANTE ANAS E IL MANCATO DIALOGO CON IL "RUMORE DI FONDO" DEL MODELAMENTO GEOMORFOLOGICO

Ora mettiamo a confronto una simile sapienza urbanistica con un caso che noi tutti abbiamo ben presente. Prendiamo allora in considerazione la variante alla 510 Sebino Orientale e poniamo la nostra attenzione alla scelta della giacitura.

Osserviamo come il tracciato di questa nostra variante di strada continui a presentare, proprio nel suo continuo farsi *dotta*, ossia un incessante succedersi di ponti, trincee, viadotti e gallerie, un qualche problema nel rapportarsi coi luoghi. E' questa una strada che viaggia per il 90% del suo tracciato separata dalla normale giacitura del suolo: parte in galleria, parte in trincea, parte in viadotto, ciò ne definisce un'autonomia, come se essa fosse un semplice dotto canalizio che tende a irrigidire il configurarsi del manufatto, e a separarlo completamente da quelle ragioni manifatturiere e dei transiti che legavano le strade precedenti alle attività e ai paesaggi locali.

Ed allora chiedo è forse un ineluttabile segno dei tempi un rigido disegno di tracciato, il sopravvento del definirsi in quanto puro dettato euclideo indifferente al supporto che sta sotto e a fianco di essa? Un semplice dotto, non studiato nei suoi effetti, aliena il rapporto con quel supporto geografico che è il contesto regionale e non solo locale, genera fenomeni di congestione insediativa.

Ora a fronte del tema della scelta della giacitura non si dava forse l'opportunità di considerare il modellamento geomorfologico che la lenta discesa dei terrazzamenti laterali morenici consentiva?

Ed ancora: mettiamo allora a confronto una tale insipienza con ciò che è avvenuto lungo le sponde dei nostri laghi verso la seconda metà dell'Ottocento. Le vie rivierasche costruite a quell'epoca completavano quella discesa alla riva iniziata nel Cinquecento.

Nel momento in cui si disponevano sulla cimosa di costa e superavano gli strapiombi con moderate gallerie studiate, essendo attenti a tutti i fenomeni di diaclasi, di stratificazione di pieghe e di faglie che interessavano i complessi calcarei, questi che definivano un'architettura geologica che era stata fino allora difficilmente superabile.



La conca di Sale Marasino



Tutto ciò ci introduce all'oggetto della nostra via Valeriana<sup>24</sup>. Ripartiamo dalla "lunga durata". Vi è, a tal proposito, un fatto successivo all'epoca romana che mi sembra massimamente degno di nota: se osserviamo l'evoluzione dell'organizzazione diocesana del territorio lombardo ed in particolare bresciano dal V secolo fin a risalire al XIV secolo, emerge il sopravvento che vengono a prendere, rispetto alla rete romana, le direzioni nord-sud a fronte di quelle est-ovest e ciò non solo e non tanto per ragioni militari, ma per ragioni di complementarietà economica dei singoli ambiti territoriali. Questo progressivo ribaltamento degli assi acquisisce col passare del tempo un significato ancor più generale perché risulta sotteso da una nuova sequenza di relazioni macroubanistiche dettate dalle strategie perseguite dai nuovi centri urbani dell'età comunale.

Anche per Brescia un potere comunale cerca di affermarsi come potere di stato territoriale ed allora ecco apparire quelle strade volute da iniziative civiche a conferma dei propri capisaldi: fortezze, luoghi di controllo di porti (a sud), di valichi (a nord). Ed ancora, ciò è confermato dalla politica di consolidamento della presenza della curia vescovile all'epoca di Berardo Maggi<sup>25</sup>. Il rapporto tra porto-curia vescovile e pieve è nodale: all'epoca del conte-vescovo, i casi di Maderno, Toscolano, Iseo, Pisogne potrebbero essere con profitto studiati. I porti, in quanto "punti di rottura di carico", tendono così ad essere immessi in un'armatura amministrativa e viaria coerente che ha nelle presenze di pieve-curia le principali istituzioni di riferimento. In tal quadro il rapporto di Brescia con Iseo appare allora esemplare e ciò a scapito dell'autonomia di bacino del porto iseano. I diritti di Iseo che una pubblicistica erudita ottocentesca ci attestava non solo come antichissimi ma come continuazione di istituzioni urbane proprie della romanizzazione del territorio vengono ad essere subordinati ad un sistema più ampio e coerente.

In questo scenario l'itinerario della via Valeriana mostra il definirsi di una potente gerarchia funzionale ancor più che semplicemente amministrativa. Con il consolidarsi di quella direttrice stradale di nord-ovest che esce da Brescia e con il passaggio a nuove definizioni di stati territoriali di carattere regionale (signorile prima e poi aristocraticamente repubblican-veneziano) si aprirà, non con gratuita gestualità, ma

<sup>24</sup> Uso i termini strettamente connessi di vie valleriane e di strade maestre per indicare in un caso la strada di periodo altomedioevale e nel secondo quella di epoca moderna.

<sup>25</sup> Si veda G. ARCHETTI, *Berardo Maggi, vescovo e signore di Brescia*. Fondi e studi per la storia bresciana, Brescia 1994.

con attenta considerazione idraulica, la via espressa che costeggia il Gandovere e che porrà in un rapporto di dipendenza più diretta la pieve iseana da Brescia.

Tutto ciò ci configura una perdita dopo il '300 di importanza strategica del tratto valeriano posto in quota quasi in rapporto alla linea delle sorgenti che interessava l'onda mutante del popolamento tardo medioevale legato alla costruzione di stabili paesaggi agrari della riviera che viene sostituito da un più funzionale e più stabile controllo di relazioni intermodali e della via d'acqua. Ciò che per altro fornirà a questa via una diversa ma non meno significativa connotazione. Lascio allora agli storici questi punti di riflessione e ricerca.

#### DA VIA VALERIANA A STRADA MAESTRA: IL GRAFO DI SEQUENZA DEL VALORE AGGIUNTO

Una seconda spiegazione, che maggiormente mi affascina ma è anche più vicina al mio campo di studi, è quella che potremmo dire dalla "costruzione dal basso". Queste strade che partendo "dall'alto", dalle funzioni del potere (legando tra loro le alleanze e gli scambi tra due poli o ambiti macroubanisticamente espressivi: due città, due comuni), si ritrovano subito a confrontarsi "col basso", ossia con le attività e le forme di aggregazione di un popol minuto.

Sono strade che hanno maggior flessibilità rispetto allo stesso, sapiente itinerario romano, sanno seguire tutte le pieghe, le occasioni degli scambi del "porta a porta". La Valeriana rispetto alla *monofunzionalità* della strada romana nel suo modo di infrastrutturare il territorio recupera quella sua vocazione di coniugare tra loro *usi multipli*, di acque e paesaggi, cosicché si ricollegherà anche alla costruzione di nuove organiche zonalità agrarie e unità di paesaggio.

Ora anche se la permanenza e la continuità in certi tratti del tracciato romano, in particolare nell'area alpino valliva, resta forte, la loro impronta primaria è quella di essere itinerari che fin dalle soglie dell'epoca moderna via, via e progressivamente consolidano le funzioni di "strade maestre". Sulle soglie dell'evo moderno, il nuovo significato delle "strade maestre" si sostanzia del fatto che esse sanno costruire una nuova e più densa relazione tra funzioni della vita associata e "percorsi del lavoro", ritmici, quotidianamente iterati.

Così la "strada maestra" ha una sua caratterizzazione specifica, di cui vi era piena consapevolezza presso le comunità delle valli, essa infrastruttura una valle dal suo sbocco urbano di piana, dal suo punto di rottura di carico, dal suo porto o scalo, fino a un punto di valico, ma a differenza della strada consolare romana che è supportata da una grande opera d'arte, (il dotto manufatto che da una sicura continuità alla modalità di trasporto), essa svolge il suo compito in modo molto più minuto.

In ultima analisi per le "strade maestre" i paesaggi che si son fatti e si stanno facendo umanizzati, sono il tema fondante. Così esse partono, fundamentalmente,

“dal basso” del costruirsi di un coerente “paesaggio del lavoro”, dalla realtà di ogni singolo territorio; alle soglie dell’era moderna la via Valeriana trova nella definizione di un lavoro che si oggettiva in solidi paesaggi agrari, ma ancor più nelle stabili sequenze delle loro integrazioni colturali e climaxiche, la sua prima ragion d’essere.

Ma ciò è ben lungi dall’essere tutto, oltre l’orizzonte agrario vi è nelle nostre realtà di valli lombarde un ben più forte orizzonte manifatturiero.

Le strade si fanno urbanistico supporto di un serrato contesto che cresce nelle sue armature di popolamento, nelle sue integrazioni agrarie, nelle sue produzioni manifatturiere.

Cosa è a tal proposito l’intima essenza di una “strada maestra” di valle, prendiamo quella camuna ma ancor più quella triumplina o quella della Valsassina, se non quella del dar connessioni non generiche ad un tessuto minuto degli scambi del “porta a porta” ma capaci di metter in sequenza il farsi di un valore aggiunto di beni, andando oltre il solo orizzonte delle integrazioni fondiari.

E gli esempi sono da noi straordinariamente evidenti, si prendan quelle “vie delle ferrarezze”, che scendendo dalla bocca di miniera passando per il forno fusorio, per la fucina grossa e poi per la seconda fusione, per i magli, per le trafilerie, per le botteghe artigiane giungono, accrescendosi il valore aggiunto lungo il percorso a confluire nelle vie dei vari armaioli, spadari nelle grandi città di Milano e di Brescia.

Così la strada maestra rinnova profondamente l’organizzazione demica che è di una valle, ne modifica e integra la sua infrastruttura, la sua armatura, la sua gerarchia insediativa.

LA STRADA RIVIERASCA COME INSIEME DI OPERE (A REGOLA) D’ARTE

Ora, venendo all’epoca contemporanea, mi consentirete di riprender le tracce di un discorso che ho in più sedi avviato<sup>26</sup>. Ricordavo come fosse “sopra l’ultima galleria della vecchia strada rivierasca, che conduce a Pisogne, collocata una lapide; sopra di essa sbiadite con, una qualche fatica, si posson ancor ritrovare le tracce di una dedica: AL DEPUTATI DAMIOLI, CORNA, FANZAGA CHE FIDANDO NEI MAGNANIMI PISOGNESI COL PERSEVERANTE ANIMO COMPIERONO QUEST’OPERA CREDUTA STOLTO ARDIMENTO RICONOSCENZA . COLLOCATA MDCCCI. RICOLLOCATA MDCCCLXXIV”<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> G. TACCHINI, *Il sebino nella rappresentazione iconografica e letteraria dell’ottocento*, in *In margine al Quarantotto bresciano: romanzo storico e istanze politiche, l’esempio di Costanzo Ferrari*, Atti del Convegno, Brescia 1991, ora in *Paesaggi minori di Lombardia: studi sulla lacualità*, (in corso di stampa).

<sup>27</sup> IBI.

Ed ancora aggiungevo: come molte altre volte mi fosse capitato di leggere:

lungo forre, valichi, chiuse o ex guadi di valli appenniniche o alpine, lapidi commemorative di aperture di strade rege o imperiali, di nuovi itinerari e tracciati. Ma, per l’appunto, tutte queste opere, per altro mirabili, eran espressione di un intervento sempre voluto da un forte potere statale, mentre dietro questa, si può riconoscere uno spessore diverso di “patria”. Non una *vaterland* astratta e estensibile a *ürsprug*, a crogiolo lontano di popoli, né una terra patriarcale ed immobile, ma una terra di imprese e intraprese segnata dal respiro e dal segno di un volere locale. Dietro e a fianco di tutto ciò vi è infatti l’orgoglio di cittadini lacuali per avere saputo dar vita a un tracciato stradale capace di dare continuità litoranea a una strada che altrimenti si sarebbe dovuta arrampicare lungo i difficili sentieri di quel monte, che porta, non casualmente, il nome di Corno dei Trentapassi. Ecco, era in questa piena consapevolezza urbanistica che quei nuovi progetti venivano avanti, ed allora dovremo pur renderci conto che anche noi siamo chiamati a tentare un analogo sforzo<sup>28</sup>.

Con queste parole ricordavo quella capacità di elaborazione in sede locale e non solo in sede di *stati nazionali*, le ragioni di una riforma stradale.

Per altro essa non nasce solo in condizioni di congiuntura favorevole e di *trends* stabilmente montanti e crescenti, essa è altresì l’espressione di un coraggio capace, in un momento di crisi, di andar oltre la dimensione del governo dei transiti.

Ed allora mi vien da riflettere sulla straordinaria importanza degli esiti che si sono conseguiti intorno a questi epicentri: l’accademia Tadini (che oltre alla sua istituzione apre le sue botteghe e i suoi fondachi sul fronte della strada e del lago) e la piazza del mercato di Pisogne. Ecco allora che preziosa ci giunge l’informazione del Rosa:

L’inclemenza de’ l’atmosfera congiunta colle agitazioni belliche, colle devastazioni e requisizioni militari, addussero nel ‘16 quella carestia e conseguentemente invasione di tifo... Miseria che fece divampare la carità pubblica e privata. Onde nel 1817 per dar lavoro e guadagno ai miseri Pisogne fece empire la pestifera palude nel porto e stabilirvi la piazza S. Costanzo, Lovere condusse l’ardita via sugli abissi del Tinasso per Sovere, mentre il conte Tadini da Crema vi innalzava magnifico palazzo<sup>29</sup>.

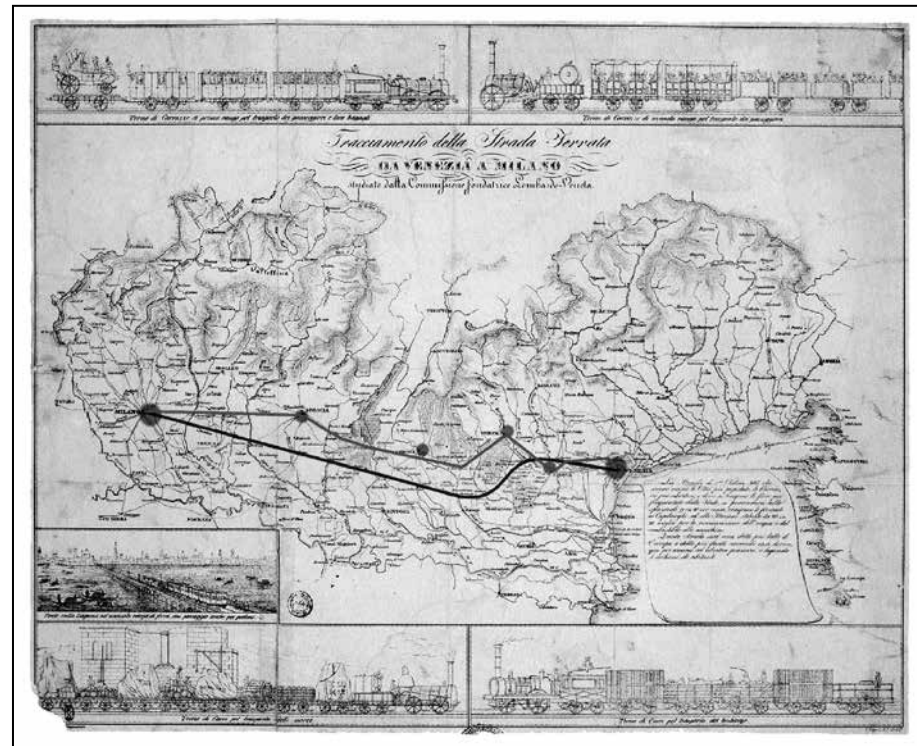
E’ una storia questa che mostra come, conoscendo il respiro profondo dei luoghi, riconoscendo e innovando il cammino del loro sviluppo, sia per certo possibile rispondere positivamente alle sfide di una cattiva congiuntura non solo economica.

<sup>28</sup> IBI.

<sup>29</sup> G. ROSA, *Val Camonica e lago d’Iseo nella storia*, Breno (Bs) 1881, p. 92.



Così un poco più tardi anche Iseo modificherà il rapporto tra la sua piazza e il fronte lacuale dove il “palazzo dei grani” di scuola vantiniana farà da nuovo tramite, il cui senso viene meglio percepito se messo in relazione con la soluzione della vantiniana piazza del mercato di Rovato, apertasi in concomitanza con il passaggio della ferrovia ferdinandea Milano-Venezia. Ma una tal consapevolezza deri-



la ferrovia ferdinandea Milano-Venezia

va solo e necessariamente da una conoscenza profonda dei flussi, delle loro trasformazioni qualitative e quantitative<sup>30</sup>. La precisione dell’inventario merceologico in transito ci rimanda all’ottica con cui i porti guardavano ai loro commerci.

Tre tappe, tre mercati, uniti in una inscindibile direttrice degli scambi, tre luoghi, tre tra loro diversi modi di esser città ma tutti capaci di giocare al meglio le innovazioni nel campo della mobilità che investe gli accessi al lago.

Ecco allora che mercato, istituzione, portualità divengono un trionfo inscindibile nella città lacuale dell’Ottocento e al di là delle modeste dimensioni fisiche di questi centri sebini.

<sup>30</sup> “Per Iseo passano annualmente 200.000 ettolitri di grano che il bacino del lago, dell’Oglio e del Serio superiore attirano dal piano bresciano, dal mantovano e dal cremonese. Ci passano anche mediamente ottantamila ettolitri di vino, e pei bacini medesimi, dai quali scendono in cambio centomila quintali di ghise, acciai e ferri, quarantamila quintali di castagne, ventimila di legnami, tremila di vimini, sessantamila di gessi e quarantamila capi di bestiame di varie qualità, per dirigersene una quarta parte verso la Bergamasca allo sbocco del lago di Sarnico. In Iseo si tengono due mercati settimanali, il martedì e il venerdì, pei quali nel 1855 costruì un maestoso locale sociale, che serve anche quale dok pelle biade”, G. Rosa, *Guida al lago d’Iseo ed alle valli Camonica e di Scalve*, Brescia 1886, pp. 6 e 7.

#### UNA OCCASIONE DI PAESAGGIO: LA STRADA REGIA E I LUNGOLAGHI

Vorrei, avvicinandomi alla conclusione, scendere più intimamente nelle microstorie di questa nostra realtà stradale del mediolago, avvicinandomi sempre più a questo nostro *luogo natio*.

La “levata” di Marone eseguita in stretto rapporto col catasto napoleonico, all’inizio dell’Ottocento dal topografo Viganò (ottobre del 1811 ci informa il documento) anticipa un momento di trasformazione che interpreta già nei nuovi allineamenti viari quanto avverrà con l’avvento della strada regia e che sarà poi ripresa dalla continuità oltre Marone della rivierasca Marone-Pisogne. La modifica del tessuto, il taglio degli isolati, il rimodellamento del fronte e delle sezioni stradali mostrano una straordinaria modernità nel rimandare al coevo dibattito intorno alle trasformazioni urbane, quasi un trasferimento delle “commissioni di ornato” entro i nuovi affacci stradali del comune di Marone.

Ciò è avvenuto non sconvolgendo, come farà invece la ferrovia e ancor più la costruzione della cava prodotto della “fabbrica paese”, ma integrando il radicato sistema infrastrutturale degli scambi lago-monte e del punto di rottura di carico delle merci che qui vi avveniva.

Confermando, con l’istituzione del Municipio sul fronte strada, quel lungo processo di discesa alla piana consolidato storicamente dalla discesa alla riva della parrocchiale.

E’ il solido inizio di definizione di una “strada corridoio” commerciale incomparabilmente urbanisticamente superiore nella sua sapienza rispetto al più tardo intervento di sventramento di Sulzano (“Si presenta ora abbellita dalla nuova strada rettilinea costruita dalla Provincia” recitava la guida del Cai<sup>31</sup>).

A Sale Marasino invece assistiamo ad un diverso processo: la strada corridoio di via Zirotti, che era la sede del transito della via Valleriana, passa dall’essere la sede principale delle “case madri” dell’industria della lana a quello di strada commerciale in parallelo all’avvento della costruzione del nuovo tracciato della strada regia che si sposta riva lago.

Così nell’archivio comunale di Sale Marasino tra le mappe del primo catasto postunitario, vi è una lustrazione che porta la data 1864. Essa riguarda le modifiche introdotte a seguito del percorso della nuova “strada regia” Piccole modifiche, ma tanto pregnanti da indurre poi l’avvento lungo il compiersi del secolo, in fregio al suo nuovo rivierasco tracciato dalla sezione costante di alcuni nuovi urbani paesaggi capaci di ricercar una riconoscibile aulicità nel loro esser ad un tempo monumento e belvedere.

<sup>31</sup> *Guida alpina della provincia di Brescia*, Brescia 1889.

Così ricordo l'appassionata scrittura cresciuta intorno a una piccola storia locale, attenta al dialogo tra il nostro originale processo di costruzione di umani paesaggi e il rumore di fondo naturale dei luoghi<sup>32</sup>. E quell'amore per le manufatti, per l'identità materiale della propria cultura natia si associa e spiega come un poeta con brevi tratti sapienti abbia fissato l'immagine prorompente del luogo natio e l'emergere delle particolarità del suo formare un urbano paesaggio, consegnandoci sia il senso della sua monumentalità rinnovata, che il senso compiuto di un centro capace di cucire le varie e molteplici occasioni di relazione che eran del lago<sup>33</sup>.

*Qui non palazzi che l'estraneo ammiri,  
Non simmetriche piazze, ampie contrade,  
Non sculte fonti ai comodi innalzate  
Ed al decor, non portici o colonne;  
Ma in lor semplicità case eleganti  
Alle officine adatte ove le lane  
In morbide coperte si riducono.*

Tutti gli elementi canonici: il perimetro murato, le vie porticate, le piazze simmetriche unitariamente costruite da un potere che vuole adulare la propria endogamia e quella dei suoi cittadini e che, spesso, contraddistinguono un centro urbano, sono esplicitamente dichiarati mancanti. Eppure questo spazio risulta dotato di un decoro, di un linguaggio architettonico, di una monumentalità aperta alla strada ed al lago che ne connotano l'urbanità.

*Vedi orizzonte puro e quante d'acque  
Invidiate fonti: osserva il tempio  
Com'erger eccelsa e maestosa al cielo  
La fronte<sup>34</sup>*

Così è questa occasione di nuova accessibilità che lungo tutto un secolo

<sup>32</sup> È in particolare il poemetto, *Il Sebino*, di cui Costanzo Ferrari fu autore in giovane età, che appare un momento alto di costruzione di quel sentimento del lago che, nell'Ottocento, si è venuto costituendo lungo le varie sponde lombarde e che trova nell'opera del nostro un paradigma certamente non inespressivo: "Ed è proprio nell'incontro col luogo natio, è andando oltre le città porto che il nostro ritrova il suo vero spessore, è nel suo interessarsi alle manufatti, alla dimensione della vissuta geografia economica che egli definisce al meglio la sua ispirazione civile, ed in particolare del suo paese-patria natale".

<sup>33</sup> G. TACCHINI, *Istanze civili e letterarie a proposito di un poemetto didascalico: città porto, manufatti e liquide pianure del lago*, in F. GUARNERI, G. TACCHINI (a cura di), *Il Sebino*, Brescia 1998.

<sup>34</sup> *IBIDEM*.

consolida, in modo estremamente consapevole, la costruzione di uno straordinario paesaggio urbano che merita una qualche attenzione proprio nel suo relazionarsi al rapporto forte che esso ha con la strada e con le occasioni di intermodalità e di ulteriore forma di mobilità fornite dall'acqua.

Artigiani, artisti del lapis, della tavolozza, della fotografia, non sempre relegabili ad una connotazione di minori, nostri ottocenteschi architetti, ingegneri, locali scrittori e pubblicisti che andavan cercando l'originale, individuo rapporto tra natura e cultura inscritto nei luoghi. Luoghi che oggi sempre meno abitiamo e educiamo al rigenerarsi e alla crescita dei loro paesaggi e sempre più violentemente occupiamo.

Tre elementi vanno al proposito messi in rilievo: a) il compimento della facciata della chiesa e la scenografica riorganizzazione dell'intorno sagrato, b) la funzione dell'imbarcadero che ben più del porto ha giocato la fondamentale connessione con la stazione e c) la costruzione dei lungolaghi, posti efficacemente tra la strada e la riva con l'estendersi lungo di essi dei riti di passaggio che relazionavano la Chiesa parrocchia al Cimitero (per tutto ciò rimando al puntuale intervento di Andrea Sanpaoli).

CONCLUDENDO CON IL TEMA DEI LUNGOLAGHI E LA RIQUALIFICAZIONE DELLA SEBINO ORIENTALE

Concludendo, proprio per onorare l'impegno civile che è stato dei nostri "minori" dell'Ottocento, ritengo indispensabile riferirci all'attualità.

Voglio allora riportare la nostra attenzione al manufatto dei nostri lungolaghi-giardini, quelli che in quella bella immagine presa da sud, si vedono, erano i primi anni Sessanta, in un periodo di bel consolidamento fisiologico della loro architettura arborea. Si deve allora sapere che essi son fatti con riporti di terra, ripiene di materiali trasportati da carriole e carretti provenienti da sbancamenti operati, appena un poco più a monte, a partir dalla seconda metà del Settecento fino al periodo intercorso tra le due guerre mondiali. Essi eran serviti dapprima per contraffortare balconate sagrate, in occasione della costruzione della nuova parrocchiale, poi, poco prima dell'Unità, per fregiare passaggi alla strada rivierasca ed ancora, a cavalier dei due secoli, per risagomar terrapieni ferroviari, da ultimo, per crear sbancamenti al concentrarsi delle industrie tessili del luogo in un solo grande stabilimento. Del resto, ancor oggi, dall'immagine che se ne può avere, anche solo passando in macchina a fianco di essi, si potrà rilevare come, ognuno dei moduli costitutivi tenda a mantenere l'individualità dell'affaccio dell'isolato urbano o quartiere agrario che sta a monte (brolì e brede) o di una porzione di questo, sul lago.

È dunque questa una storia di un paesaggio artificiale ed artificiato, ma è una



storia fatta dalla materiale concretezza di alcuni naturali e strutturanti elementi, essi operano a fianco e nella continuità di un paesaggio che si è costruito sull'esperienza di una sapiente edilizia nel campo delle opere pubbliche che si era consolidata intorno alla costruzione delle rivierasche; essi sono il materiale prodotto di sbancamento di coalescenze moreniche e di costruzione di muri ripari basati su corsi della pietra di cava che veniva da rocce disposte lungo il pelo dell'acqua ed eran trasportate da barche mosse con la regolarità delle brezze che ne riempivan la vela. Poi su questi terrazzi ripiani si era applicata la pubblica, ad un tempo urbana e contadina, sapienza del viale dei tigli (con la strutturazione dell'impalcato propria di chi sapeva educare la pianta alla crescita, rinunciando ad una violenta capitozzatura) e delle ritmiche simmetrie dei ligustri (con la strutturazione di questi alberi di seconda grandezza propria di chi conosceva ancora l'antica arte topiaria del dar forma alla cupola del manto di copertura) e quella posta sul più recente "giardino" disposto più a sud, che elabora un dialogo coi giardini privati del fronte lago giocato sulla plasticità di alberi di prima grandezza (cedri del Libano e nostrani pini da pinoli).

Il riconoscere l'importanza di questa sapienza, immagino, inizi a spiegare come mai questi nostri lungolago-giardini non tendano affatto a costituirsi in una continuità di percorso d'alzaia, una di quelle mode imperanti e panacee dell'intervento urbanistico dei nostri giorni, e che è propria di molti, grandi e piccoli, comuni prospicienti i nostri laghi prealpini. Questi hanno, in concomitanza con lo svilupparsi di una fruibilità metropolitana, come loro massima ambizione, cultural e di intrapresa, l'ecologia dei "non luoghi" e la spendibilità dell'"arredo urbano"<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> Sembra che molti interventi abbiano come loro massima ambizione ciò che ruota intorno al pizaiolo e al gelataio, ossia pensar tutto in funzione del metter a disposizione all'utente una passeggiata arredata in funzione di chi possa gustarsi il sorbetto e eventualmente possa anche godere di una vista su passaggio fronte lago che con l'arditezza di passerelle possa finalmente violare spazi interni a un patrimonio edilizio che fu manifatturiero e che vi affermi il trionfo del diritto di una nuova, superiore ecologia umana di una massa gravitante appunto, intorno alla trilogia di pizza, birra e gelato.

Marone:  
mappa catastale napoleonica (particolare)



Il Municipio: rimodellato dopo l'intervento Viganò, fu demolito negli anni '80 per l'ampliamento della ex SS 510



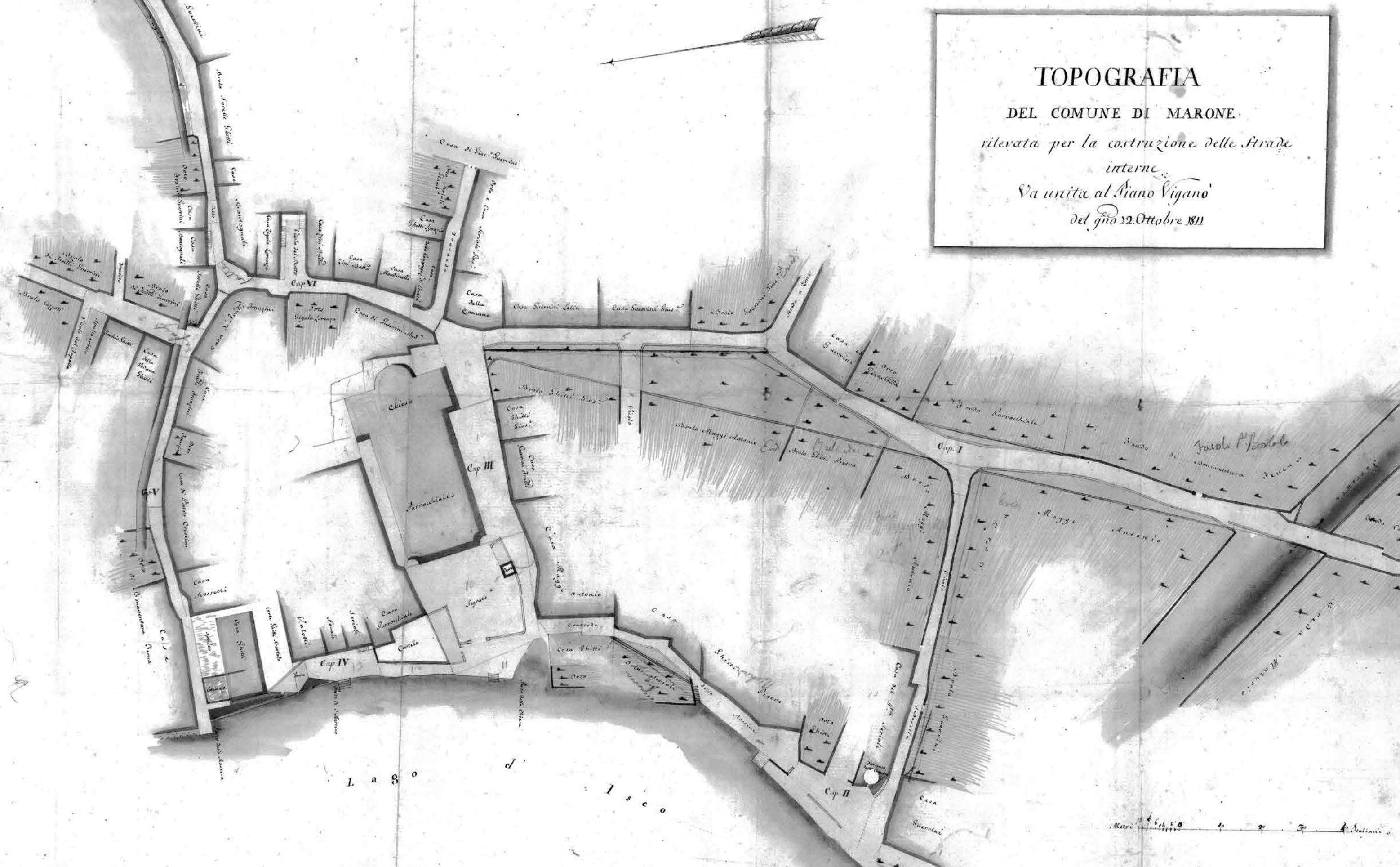
Marone 1890-1900

# TOPOGRAFIA

DEL COMUNE DI MARONE

rilevata per la costruzione delle strade  
interne

Va unita al Piano Vigano  
del giorno 12 Ottobre 1811



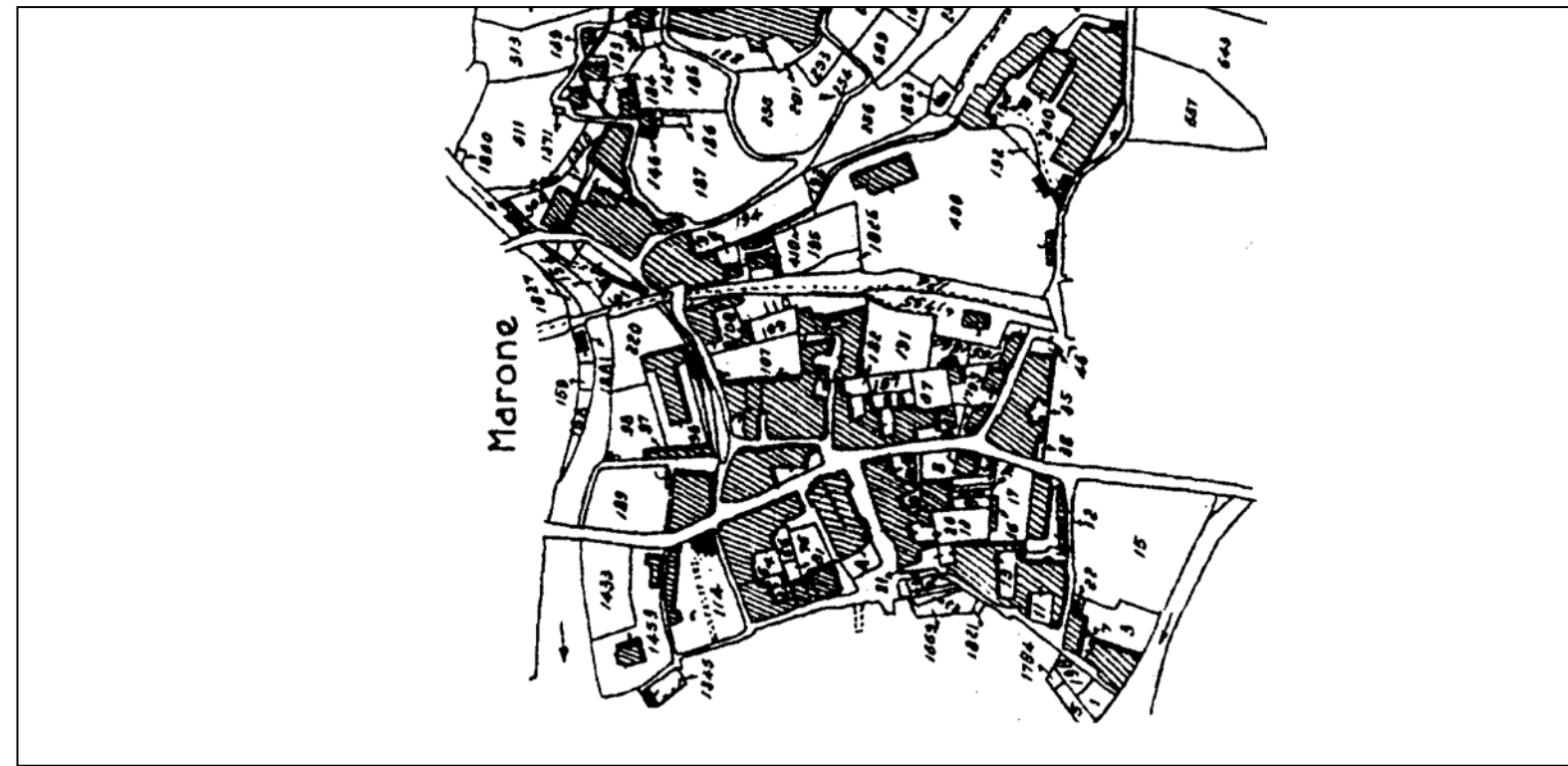
L a g o I s e o

Metri 10 20 30 40

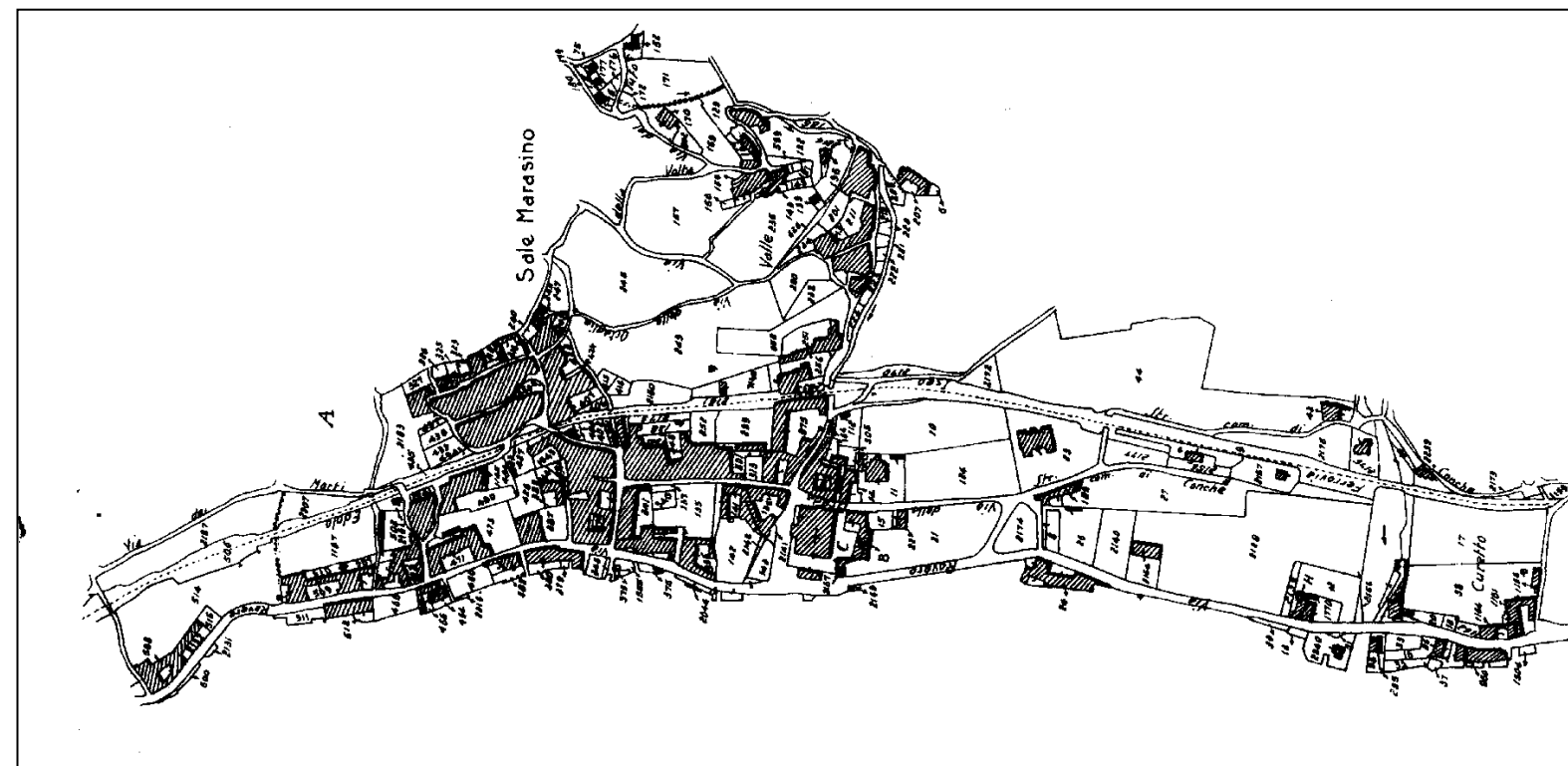




Sale Marasino: mappa catastale napoleonica (particolari)

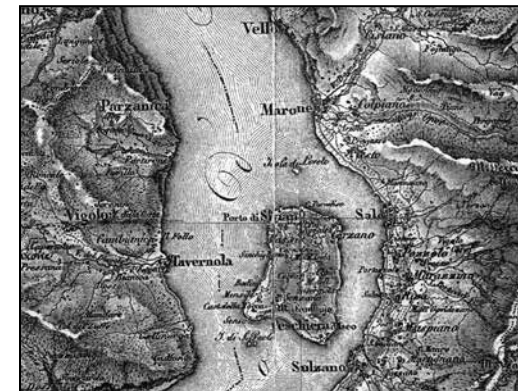


Marone e Sale Marasino: elaborazioni per il Catasto agrario del 1929



## Lungo la Sebino-Orientale: trasformazioni urbanistiche e nuove forme di sensibilità

Nella Lombardia Orientale delle prime decadi dell'800 si vedono i frutti di un rinnovato studio del territorio che trae le mosse dal rilievo della scuola degli astronomi di Brera. Un rilievo topografico di tipo scientifico strumentale (il primo che utilizza la trigonometria con i punti fissi di Sommalombarda e della guglia del Duomo di Milano) che dà una lettura unitaria del nuovo Regno evidenziando le unità fisico geografiche dei bacini idrografici. La prima figura (fig. 1) mostra uno stralcio della *Carta Topografica del Regno Lombardo - Veneto* nella sua stesura del 1833.



Si vede la grande conca della riviera orientale che comprende i territori dei comuni di Sulzano, Sale Marasino e Marone, i cui capoluoghi si sono consolidati nella “discesa alla riva” iniziata già nel ‘500<sup>1</sup>, lasciando

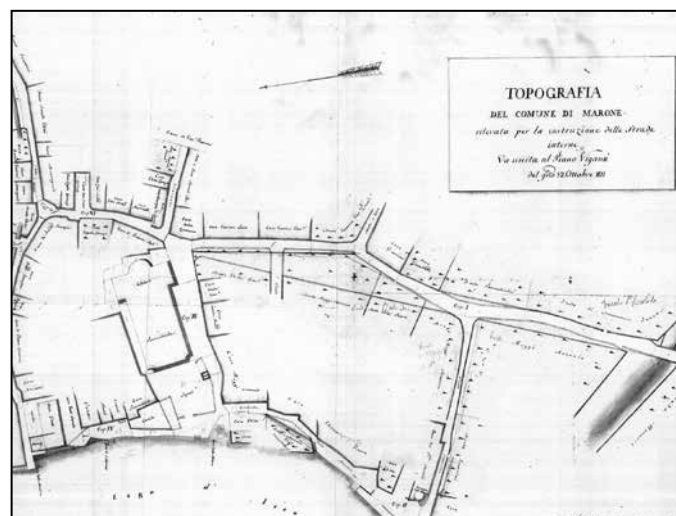
alle loro spalle una fittissima rete di case sparse collocate alle varie quote della successione dei terrazzamenti delle morene laterali depositate dalle varie tappe del modellamento glaciale, mentre le frazioni si situano al di sotto della prima linea delle sorgenti perenni. Questa complessa rete aveva le proprie terminazioni in *gioghi, selle e forcelle* aperte verso la Valle Camonica e la Val Trompia. Il profondo mutamento nel rapporto con le due valli sarà innescato dalla strada regia disposta lungo la linea litoranea che cambierà lo scenario delle relazioni in seno ai tre comuni rivieraschi. Tutto ciò è possibile leggerlo attraverso una breve sequenza di materiali iconografici.

La porzione del rilievo topografico del 1811 del centro abitato di Marone porta l'indicazione del nuovo tracciato della strada (fig. 2) “*quivi ha capo per regal protezione e ingenti spese dei municipi la spaziosa via che ne adduce a Pisogne*”<sup>2</sup>. Gli edifici posti in fregio al nuovo tracciato mostrano una cura quasi da commissione d'ornato.

<sup>1</sup> G. TACCHINI, *Due fondamentali tematiche insediative. I casi di Marone e Sale*, in *Marone immagini di una storia*, I, Marone (Bs) 2005, pp. 65 e segg.

<sup>2</sup> C. FERRARI, *Il Sebino*, Brescia 1844, Rist. anast., Brescia 1998.





Il potente taglio del rettilo della strada regia, opera nello stesso modo nei comuni di Marone e Sulzano.

In questi, nonostante si fosse consolidato l'affaccio a lago, avviene un ribaltamento a creare la "strada corridoio" dove si intensificano gli scambi del "porta a porta" in un "retroporto" che riorganizza gli sbocchi delle relazioni montane.

Invece a Sale Marasino l'antica Valleriana deviava a monte per ridiscendere a lago verso il porto dei Dossi come mostra il particolare del catasto napoleonico (fig. 3).

Ora il nuovo stradone giungendo da Sulzano, dopo aver superato con un ponte il conoide di deiezione il torrente Vigolo e l'area del "Curetto" (che trae il suo nome dalla "cura" delle coperte), prosegue diritto passando davanti alla facciata della chiesa dei Disciplini per ridefinire il fronte lago che da questo momento si consoliderà

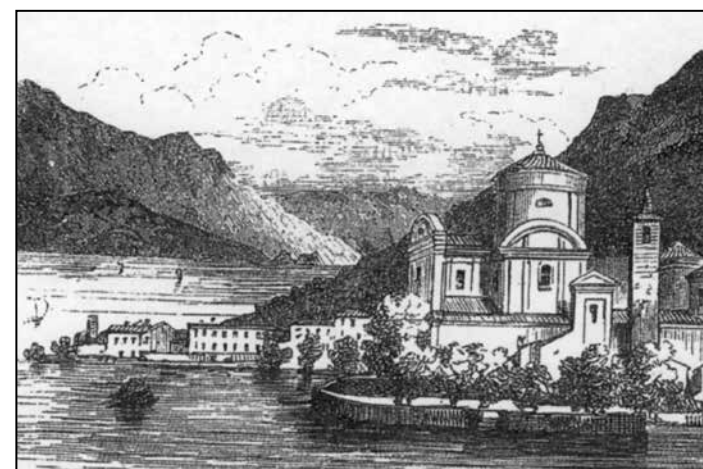


in una rinnovata monumentalità.

Il complesso ecclesiale costruito a partire dalla nuova facciata con la conseguente articolazione della scenografica scalinata della parrocchiale e la ridefinizione del conoide-sagrato posto a settentrione della chiesa porterà ai successivi edifici e luoghi della vita associata.

*La grande parrocchia che tutto domina, la sua pianta centrale rifatta quasi a ricalco sull'impianto del Duomo Nuovo di Brescia, ...quel barocco così sapiente da abbandonar le modanature, gli stucchi, il rilievo per donarsi a superfici piane, movimentate tra un richiamo rinascimentale e una già anticipazione di neoclassico dai giochi dell'ornato. I tamburi che appaiono come un insieme di presenze geologiche...quasi massi erratici fissati sopra lo spazio domestico del lago<sup>3</sup>.*

<sup>3</sup> Ibi, p. 36, introduzione di Giovanni Tacchini.

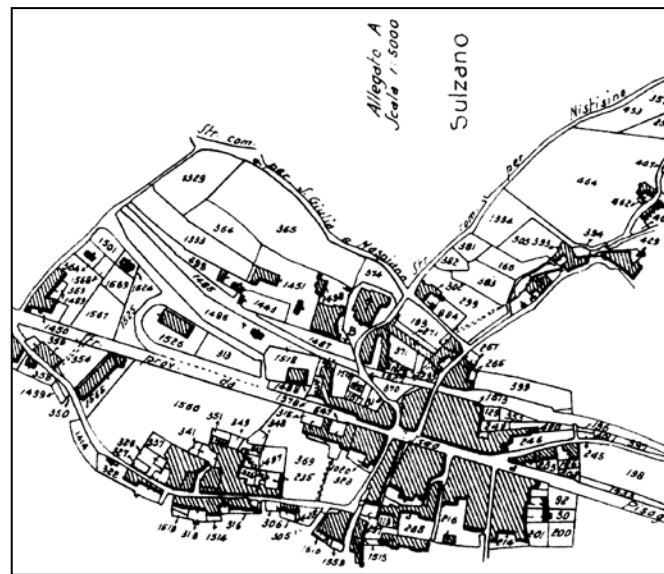


Tre immagini (figg. 4, 5, 6) mostrano in sequenza il legame tra l'approdo e lo scenografico affaccio della parrocchiale, a ciò si associa il compiersi della monumentalità con gli impalcati e le chiome di tigli e ligustri a coronare il nuovo assetto frontelago.

L'imbarcadero diverrà il fulcro rispetto al vecchio porto delle relazioni con la stazione. L'arrivo del piroscampo porta, infatti, a compimento "le forme della mobilità lacuale e delle sue espressioni di cultura materiale, ci spiega i centri urbani, il loro essere porti e mercati, ossia polarità urbane che sono interpreti attente dei modi di coniugar tra loro clima, luoghi e generi di vita"<sup>4</sup>.

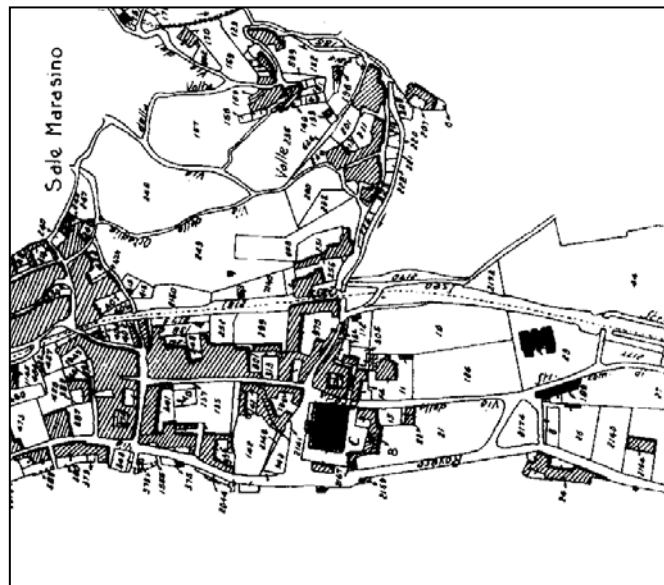
La vita dei tre comuni è ora scandita non più solo dalla campana della chiesa, ma anche

<sup>4</sup> Ibi, p. 22.



delle morene che fan da corona al paese. Tutto ciò era un po' come il monumentale, consapevole suggello dato a una trasformazione insediativa epocale, a una lunga discesa verso la liquida pianura del lago di tutto un paese che pur restava ad esser articolato nelle sue undici, individue frazioni<sup>5</sup>.

Spazio della monumentalità che diventa quello dei riti che connettono la "città dei vivi" alla "città dei morti". I riti di passaggio dei battesimi e dei matrimoni che dalla parrocchiale



dall'orario d'arrivo e partenza del battello a cui si aggiungerà quello del treno e il fischio della sirena delle filande e del lanificio in una triangolazione di percorsi tra stazione, municipio, scuole, imbarcadero, chiesa e fabbrica (figg. 7, 8, 9).

A sud il complesso della "bianca città dei morti", nel vertice dell'arco



si aprono al ricordo dei caduti della grande guerra presso il monumento con la vittoria alata (rielaborazione del bronzo capitolino che assieme al soldato di ritorno dal fronte costituiscono i modelli ricorrenti dei monumenti bresciani agli eroi dell'epoca) posto

<sup>5</sup> Ibi, p. 38.



prima sull'antico sagrato (fig. 10) e poi dopo la sistemazione del lungolago a costituire il parco delle rimembranze verso il cimitero (fig. 11) dove i novelli sposi solevano recarsi in corteo a depositare i fiori rendendo omaggio al genitore morto in guerra (fig. 12), a far proprio l'uso "colto" dell'antico stradone prima dell'avvento della motorizzazione di massa che dissocerà la strada come dotto con il suo sempre più basso livello di servizio dalle forme del vivere civile delle comunità lacuali.







CLAUDIO POLI

## Spazi urbani e territori: lo spazio pubblico della strada come rappresentazione di un sistema insediativo.

CONSAPEVOLEZZA DI UN PAESAGGIO

Scopo di questo scritto non è la ricostruzione storica di un paesaggio o di un manufatto, ma è la descrizione dell'approccio progettuale a un determinato ambito territoriale. La progettazione degli spazi o degli ambienti urbani, siano essi strade o edifici, ha ormai perso quella consapevolezza di "far parte" di un ambiente complesso, che sta subendo una fase di trasformazione.

L'impressione è che, oggi, il costruire non sia più consapevole di partecipare, qualunque sia il suo livello e il risultato, a un processo di composizione di un paesaggio.

Il concetto di composizione, se lo intendiamo come la "distribuzione o dosaggio di elementi che concorrono ad un fine unico", anche nel caso della progettazione urbana o territoriale, implica un'azione del "mettere insieme" e si "*comprende bene come la lettura delle leggi dello stare insieme degli oggetti formanti l'unità-omogeneità dell'ambiente umano sia essenziale al fine non solo di imparare a mettere insieme, ma soprattutto a verificare ad ogni passo che il fare edilizia implica di necessità la partecipazione ad un organismo di strutture antropiche già esistenti, ossia comporre quel che già è con quel che si fa, ricostituendo di volta in volta l'equilibrio nell'ambiente, del prodotto attuato*"<sup>1</sup>.

Strutturare la consapevolezza è dunque un passaggio fondamentale per acquisire quella capacità del "*comporre-mettere insieme*" che deve stare alla base di un processo di progettazione.

Il riconoscimento delle strutture esistenti, dei modelli e dei processi di sviluppo e la conoscenza del patrimonio culturale condizionante la produzione degli oggetti edilizi sono, pertanto, strumenti necessari per acquisire la consapevolezza dell'identità territoriale di un luogo, intendendo per identità territoriale quella caratteristica peculiare di ogni territorio risultante dal rapporto dello spazio con le attività umane, delle possibilità di un ambiente fisico con l'unità vivente.

Focalizzando l'attenzione sul lago d'Iseo, pochi pensieri sono in grado di descrivere il territorio della sponda mediana del Sebino come quelli del Cattaneo: "*[...] ogni regione si distingue dalle selvaggie in questo, ch'ella è un immenso deposito di fatiche. [...] Quella terra adunque per nove decimi non è opera della natura; è opera delle nostre mani; è una patria artificiale*"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> G. CANIGGIA, *Strutture dello spazio antropico*. Firenze 1981, p. 10.

<sup>2</sup> C. CATTANEO, *Agricoltura e morale*, Milano 1845.



La sponda mediana del Sebino orientale, con “[...] *la ricchezza dell’articolarsi dei paesaggi nella loro integrazione tra urbano ed agrario forestale, tra funzioni del risiedere e della vita associata, tra paesaggi e reti infrastrutturali*”<sup>3</sup>, mostra un paesaggio che può essere considerato, per le sue interrelazioni e interazioni complesse, un “ridotto” dei processi di civiltà che hanno segnato lo sviluppo dei laghi lombardi.

Per la comprensione di un complesso sistema quale è una “identità territoriale” bisogna, quindi, dotarsi di idonei strumenti. La ricerca di chiavi di lettura deve avvenire attraverso l’applicazione di un metodo che aiuti a semplificare lo stratificarsi delle strutture che si sono sovrapposte nel corso dei secoli.

Dapprima è necessario individuare l’ambito di riferimento: per lo studio di un fatto urbano è di fondamentale importanza, al fine di cogliere appieno le istanze che hanno generato il suo processo di formazione, l’individuazione di un contesto di riferimento. Molti degli approcci allo studio dei fatti urbani si limitano alle selezioni di singoli episodi artistici, ai quali ricondurre l’intero paesaggio urbano: “*Una rete viaria serve unicamente alla circolazione, non è un’opera d’arte, perché non è colta dai sensi e non può essere abbracciata di colpo che sulla carta. [...] Artisticamente importante è soltanto ciò che può essere abbracciato con lo sguardo, ciò che può essere visto: dunque la singola strada o la singola piazza*”<sup>4</sup>.

L’analisi di un sistema complesso partendo dai singoli fatti, non correlando gli stessi con il sistema territoriale che li “regge”, può risultare forviante; *città e campagna* devono essere studiate senza distinzione in quanto tutto l’insieme dei luoghi abitati è opera dell’uomo e concorre a formare una “identità territoriale”.

L’*unicum* geomorfologico composto dai terrazzi morenici laterali che uniscono Sale a Sulzano, la complessa maglia della rete di interconnessioni composta dagli assi trasversi che alle varie quote, dalla linea di crinale alla linea di costa, collegano e organizzano i nodi delle varie fasi di popolamento, definiscono l’anfiteatro morenico del medio lago Sebino orientale come un’area sistema capace di costruire relazioni di scambio con le comunità di valle e di pianura.

#### I MUTAMENTI DEGLI SCENARI INSEDIATIVI

La determinazione delle fasi di sviluppo di un territorio è un ulteriore strumento di analisi, che permette di individuare i processi continui e conseguenti che hanno

<sup>3</sup> G. TACCHINI, *Due fondamentali tematiche insediative, i casi di Marone e Sale Marasino*, in *Marone immagini di una storia*, Marone (Bs) 2005.

<sup>4</sup> C. SITTE, *L’arte di costruire la città*, Milano 1953, p. 95.





trasformato un territorio. Scomporre un processo continuo di evoluzione in fasi può comportare dei pericoli di semplificazione, come del resto ogni processo di classificazione; risulta tuttavia di fondamentale importanza, in quanto ci permette di isolare informazioni relative ai tracciati delle strade, al quadro degli insediamenti, alle scelte localizzative che lette in comparazione tra le diverse epoche storiche ci aiutano a comprendere le dinamiche di sviluppo delle armature insediative e delle reti infrastrutturali.

Descrivere i mutamenti degli scenari insediativi del Sebino è cosa assai complessa; altri Autori<sup>5</sup> lo hanno fatto in maniera più compiuta; ci basti in questa sede riportare le fasi più significative che si giocano, nelle varie periodizzazioni storiche, sulla “[...] *attrattività e repulsività che si instaura tra monte e pianura, tra monte e costa o se vogliamo (nel nostro caso) tra monte e “liquida pianura lacuale”*”<sup>6</sup>.

Dapprima osserviamo lo scenario di popolamento degli insediamenti minuti, che trova nello sfruttamento dei depositi morenici dei terrazzamenti di mezza costa un’organizzazione insediativa fondata su case e campi stabili, confermati in epoca medioevale dal fenomeno dell’incastellamento.

La nuova organizzazione demica, operata nel cinquecento, vede una discesa alla linea di costa degli insediamenti e la costruzione di nuovi scenari: [...] *la riorganizzazione, a partire dal basso, dell’impianto amministrativo e liturgico diocesano; l’organizzazione di un nuovo quadro della mobilità in cui lo spazio e i vettori lacuali divengono elemento centrale, organizzazione di una solida infrastrutturazione messa alla base di una rinnovata produzione manifatturiera*”<sup>7</sup>.

La riorganizzazione dei conoidi e dei loro microassi vallivi con le sistemazioni idrauliche vede nel Cinque - Seicento il consolidarsi delle strutture manifatturiere, che si attestano sui punti di rottura di carico costituiti dai porti. Lo sviluppo urbanistico di Marone tra Opol e Bagnadore e di Sale Marasino tra *Tuf* e Vigolo trovano il compimento e il consolidarsi dei nuovi capisaldi.

La complementarietà di acque e terre, la definizione della complessa organizzazione produttiva e insediativa costruita attorno alle manifatture e alle nuove parrocchiali, vedono tra settecento e ottocento il definirsi di un paesaggio urbano che *“risulta dotato di un decoro, di un linguaggio architettonico, di una monumentalità aperta alla strada ed al lago che lo connotano a pieno titolo come portatore di un paesaggio fondante una riconoscibile urbanità”*<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Vedi nota 2.

<sup>6</sup> Vedi nota 2.

<sup>7</sup> Vedi nota 2.

<sup>8</sup> Vedi nota 2.

Nel Novecento, a seguito del prolungamento della ferrovia in direzione Piosogne, avviene l'ultima trasformazione urbanistica di carattere territoriale: il taglio introdotto nei tessuti urbanistici dalla nuova infrastruttura interrompe il radicato rapporto tra monte e lago; sia a Sale Marasino che a Marone la compartimentazione dell'industria in connessione con gli scali ferroviari si sostituisce "[...] ai tessuti di una storica area sistema mettendo in crisi tutto il quadro insediativo"<sup>9</sup> durato quasi un mezzo millennio.

#### AMBIENTE FISICO E SVILUPPO CIVILE

Un'altra importante chiave di lettura di un territorio è il rapporto che le comunità instaurano con l'ambiente fisico. Lo sviluppo di un territorio, in una determinata fase, è conseguente a molti fattori sociali ed economici che hanno caratterizzato le comunità nel corso della storia: rivoluzioni demografiche, conquiste tecniche, processi di produzione, quadri di riferimento degli scambi, ecc.

Ad ogni fase o ciclo di sviluppo, a secondo delle capacità tecniche raggiunte in quella determinata epoca, una comunità adegua il proprio territorio per rispondere alle principali esigenze dell'essere umano quali il risiedere, il produrre, lo scambiare e lo spostarsi: "... *benché le naturali difficoltà possano pertinacemente reprimere li sforzi degli uomini, solo un maturo incivilimento può rilevare tutte le opportunità delle terre, dei mari e dei climi, e consigliare la più convenevol forma d'agricoltura, d'industria, di commercio, e il miglior modo di rendere operosa e adorna la vita*"<sup>10</sup>. Solo, dunque, correlando gli orizzonti di civilizzazione si possono spiegare le trasformazioni di un territorio.

Abbiamo già ricordato come il sapiente utilizzo delle risorse ambientali abbia permesso, nel Sebino, la creazione di un'area sistema: dagli insediamenti sulla linea delle sorgenti e sui terrazzamenti morenici, che trovano nella produzione cerealicola e nelle colture specializzate della vite e dell'olio la costituzione di un'economia agraria capace di integrarsi con quella manifatturiera costruita sull'urbanizzazione dei conoidi e sullo sfruttamento delle acque, alla costruzione di una linea di costa capace di sfruttare i depositi alluvionali trasformandoli, con la costruzione di strutture spondali, in un nuovo paesaggio dell'accessibilità.

<sup>9</sup> Vedi nota 2.

<sup>10</sup> C. CATTANEO, *Ambiente fisico e sviluppo civile*, in G. SALVEMINI, *Le più belle pagine di Carlo Cattaneo*, Roma 1993 p. 207.





UN CONTINUO E ININTERROTTO PROCESSO DI COSTRUZIONE DI UN PAESAGGIO URBANO.

A seguito dell'individuazione delle componenti di un paesaggio la lettura dei fatti urbani assume altri punti di vista, riconoscibili come risultato di trasformazioni territoriali. Nella loro tipologia, funzione e ubicazione si legge il loro rapporto con il territorio.

Il rapporto continuo e biunivoco che una comunità aveva con i suoi spazi pubblici, era in continua trasformazione. Le conquiste tecniche, l'incessante capacità dell'uomo di sfruttare le complementarità di un contesto naturale a fini produttivi, i continui adeguamenti dei modelli insediativi e produttivi agli scenari mercantili a larga scala, comportava un continuo ripensamento dello spazio collettivo.

Nelle fotografie di inizio secolo i centri storici a lago di Marone e Sale Marasino si riconoscono come terminali di un lungo processo di civilizzazione e trovano nelle loro architetture le scene fisse della rappresentazione della comunità.

Lo spazio della strada era scena e le architetture quante capaci di modificarsi ad ogni progresso del processo di civilizzazione; in tale spazio una comunità si riconosceva perché ne leggeva le relazioni con il territorio, il ruolo e la gerarchia.

Il luogo pubblico della strada non si era costruito su un rapporto, omogeneo e omologato, di automatica determinazione; era uno spazio generato da un continuo e reciproco condizionamento e da una continua interazione con la struttura territoriale che lo sosteneva: in esso si coniugavano manufatti e paesaggi, funzioni di produzione e della vita associata.

UNO SPAZIO TRADITO: LA PERDITA DI IDENTITÀ

A seguito della compartimentazione del settore produttivo in adiacenza degli scali ferroviari e della costruzione della ferrovia, il quadro di relazioni lago-monte si interrompe e con esso anche il rapporto tra la comunità e il suo spazio pubblico.

Quello che prima era uno spazio fluido in continua trasformazione, una porta aperta sugli scenari a grande scala, diventa uno spazio ostile. Non scambia più e perde la relazione con i luoghi e la capacità di reggere e organizzare funzioni.

La strada non scambia, non ordina, mette solo in relazione degli estremi. Gli sventramenti che a partire dal dopoguerra si susseguono nei paesi della rivierasca non riorganizzano nuovi paesaggi, ma mutilano tessuti urbani di comunità che non riescono a reagire. Lo spazio della strada diventa un vuoto indifferente ai luoghi che attraversa.



L'omologazione, pur necessaria, di sezioni stradali non diventa occasione di un nuovo paesaggio urbano, ma tende, anzi, a togliere identità allo stesso.

I grandi scompensi urbanistici e produttivi hanno interrotto quel processo plurisecolare di costruzione di un paesaggio, della produzione e del risiedere. Le comunità, private di un ruolo territoriale, perdono la capacità di progettare i propri spazi di rappresentanza e di scambio.

Le funzioni pubbliche delle attività vengono progressivamente meno, le tipologie degli edifici non riconoscono alla strada un ruolo e si rapportano ad essa in maniera anonima e casuale, la loro ubicazione è, semmai, una mera questione di regolamento edilizio.

La questione è generale, la rottura dei legami dei processi di produzione con il territorio ed il devastante impatto della motorizzazione di massa hanno annullato i rapporti tra gli insediamenti e il territorio: il rapporto che legava la funzione e la tipologia con l'ubicazione ha perso progressivamente importanza nelle scelte progettuali, sostituito da contenuti tecnologici, da uno sterile calcolo di standard urbanistici e da un adeguamento cieco ai regolamenti edilizi.

#### QUALI NUOVI PAESAGGI URBANI

Il progressivo completamento e integrazione della maglia viaria attraverso la variante Anas, pur con discutibili scelte di giacitura e nodi di scambio, ha aperto nuove questioni e scenari: in corrispondenza del cambio di livello della rete si configurano nuovi punti di rottura di carico. Svincoli di uscita, parcheggi di corrispondenza con intermodalità degli scambi tra ferro, gomma e acqua si configurano come nuovi luoghi dell'accessibilità.

I nuovi punti di connessioni tra le reti devono essere pensati e progettati in relazioni con l'armatura del paesaggio esistente: la loro funzione, la tipologia e l'ubicazione dei nuovi manufatti non possono essere progettati con il semplice calcolo manualistico dei tecnici, ma devono rispondere a contenuti specifici del territorio e riprendere quel rapporto di scambio e di rappresentanza con il quadro insediativo.

Il progressivo allentamento dal "soffocamento" della grande viabilità permette, inoltre, il recupero delle antiche armature insediative e produttive da adibire a nuove attività nell'odierno scenario post-industriale.

Malgrado la pressione insediativa, la vischiosità del paesaggio ha permesso di mantenere le profonde trasformazioni del territorio apportate dall'uomo nei secoli passati: il loro riconoscimento rappresenterebbe una significativa presa di coscienza del territorio.







ROSARITA COLOSIO

## Villaggi, città porto e vie d'acqua Dalla barca all'intermodalità

LE CITTÀ PORTO DEL LAGO

La navigazione sul lago d'Iseo ha una storia antichissima.  
Scriva Gabriele Rosa,

Sino dai tempi romani mercanti cremonesi venivano al porto d'Iseo per scambiare prodotti alimentari del piano con bestiami, latticini, pelli, miele, cera, tele, dei monti. I venti periodici agevolanti viaggi di navi simili a quelle descritte da Omero dei Greci a Troia, determinarono il sito d'Iseo come chiave commerciale del lago<sup>1</sup>.

Aggiunge il Bonfadini,

Intorno al Mille i centri principali del lago, Iseo e Sarnico al sud, Pisogne e Lovere al nord, avevano le loro flottiglie di barconi che dovevano avere una sagoma quasi uguale a quella dei barconi odierni, forniti di grandi vele rettangolari. Gazarie e Sirene erano chiamate le flotte di navi armate che fecero parte delle lotte medioevali sul lago<sup>2</sup>.

L'unica via percorribile, fino ai grandi cambiamenti avvenuti nelle vie di comunicazione e nei mezzi di trasporto, dalla metà Ottocento alla metà del Novecento, era quella sull'acqua. Era la via più comoda e sicura, utilizzata sia per il trasporto di persone che di merci.

I grandi barconi, le naf, ancorate in ogni comune lacustre erano tutte costruite nei piccoli cantieri sebini, di MonteIsola e di Predore; per vari secoli esse intrecciarono una vasta rete di traffico che portava fino alle "grandi" città.

Nel 1890 quando erano già in funzione anche i battelli a vapore e il treno arrivava alla stazione di Iseo "si contavano ancora 5 barconi da 50 tonnellate, 35 da 45 tonnellate e 5 da 28 e una statistica del 1900 ne assegnava: 16 a Lovere, 15 a Tavernola, 12 a Sarnico, 10 a Pisogne, 8 a Pilzone, 5 a Castro, 4 a Predore, 3 a Vello, 3 a Montisola, 2 a Riva, 2 a Marone, 1 a Sulzano e 1 a Clusane"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> G. ROSA, *La storia sul bacino del lago d'Iseo*, Bergamo 1892, Rist. anast., Esine (Bs) 1978, p. 111.

<sup>2</sup> N. BONFADINI, *Lago d'Iseo. Guida turistica*, Iseo (Bs) 1935, p. 25.

<sup>3</sup> Ibi, p. 26.

Iseo fu sempre il porto più importante e movimentato del lago, un luogo ricco di merci e di storia. Neanche la peste, che nel 1576 aveva ridotto la popolazione a 300 persone, aveva interrotto l'importanza del suo commercio lacustre. Iseo era una cittadina medioevale sicura, completamente circondata da mura che scendevano fino al lago: vi si poteva entrare solo attraverso le porte e all'interno si svolgeva la vita di una città porto con un movimento di barconi e zattere sempre carichi che partivano e arrivavano sia dal nord che dal sud. Era al porto di Iseo che avveniva il collegamento tra le valli e la pianura attraverso uno scambio di prodotti che, percorrendo le vie d'acqua, raggiungevano Cremona e Milano. Anche da Cremona via fiume partivano i grani che arrivavano al porto di Iseo dove venivano depositati nel palazzo del mercato dei grani. Vi si depositavano quelli prodotti nell'annata e in tal modo i prezzi non potevano essere aumentati d'arbitrio. Portando il grano su una piazza che aveva la giurisdizione su tutta la Valle Camonica, si abbattavano i costi e il prezzo veniva stabilito sulla piazza.

In questa piazza arriverà a fine Ottocento anche il treno, ma Iseo sarà anche per gran parte del Novecento il porto dei grandi barconi sempre carichi, e dei battelli grandi e piccoli, dunque del treno sulle rotaie e del treno sull'acqua. Iseo si manterrà sempre città porto anche quando le merci avranno direzioni diverse e anche quando subentrerà sul porto il trasporto turistico.

Quattro sono le date determinanti in età moderna per lo sviluppo di Iseo città porto: il 1885 anno in cui viene inaugurata la ferrovia Brescia - Iseo; il 1897 anno in cui entra in funzione la tramvia Iseo - Rovato - Chiari; il 1907 anno in cui il collegamento ferroviario da Iseo prosegue per Marone - Pisogne; il 1922 anno in cui vi è la costruzione del porto commerciale con l'arrivo a Iseo delle chiatte.

Dai porti di Pisogne e Lovere, le due città porto del nord del lago, si imbarcavano le merci provenienti dal nord verso il sud e si scaricavano quelle che dal sud risalivano verso il nord.

Pisogne era, per la sua strategica posizione, la porta d'entrata della Valle Camonica, punto di passaggio di tutto quanto saliva e scendeva dalle valli, e ciò rendeva il paese un importante centro commerciale. Così descrive la vivacità commerciale del paese lo storico pisognese Bortolo Rizzi nel 1870:

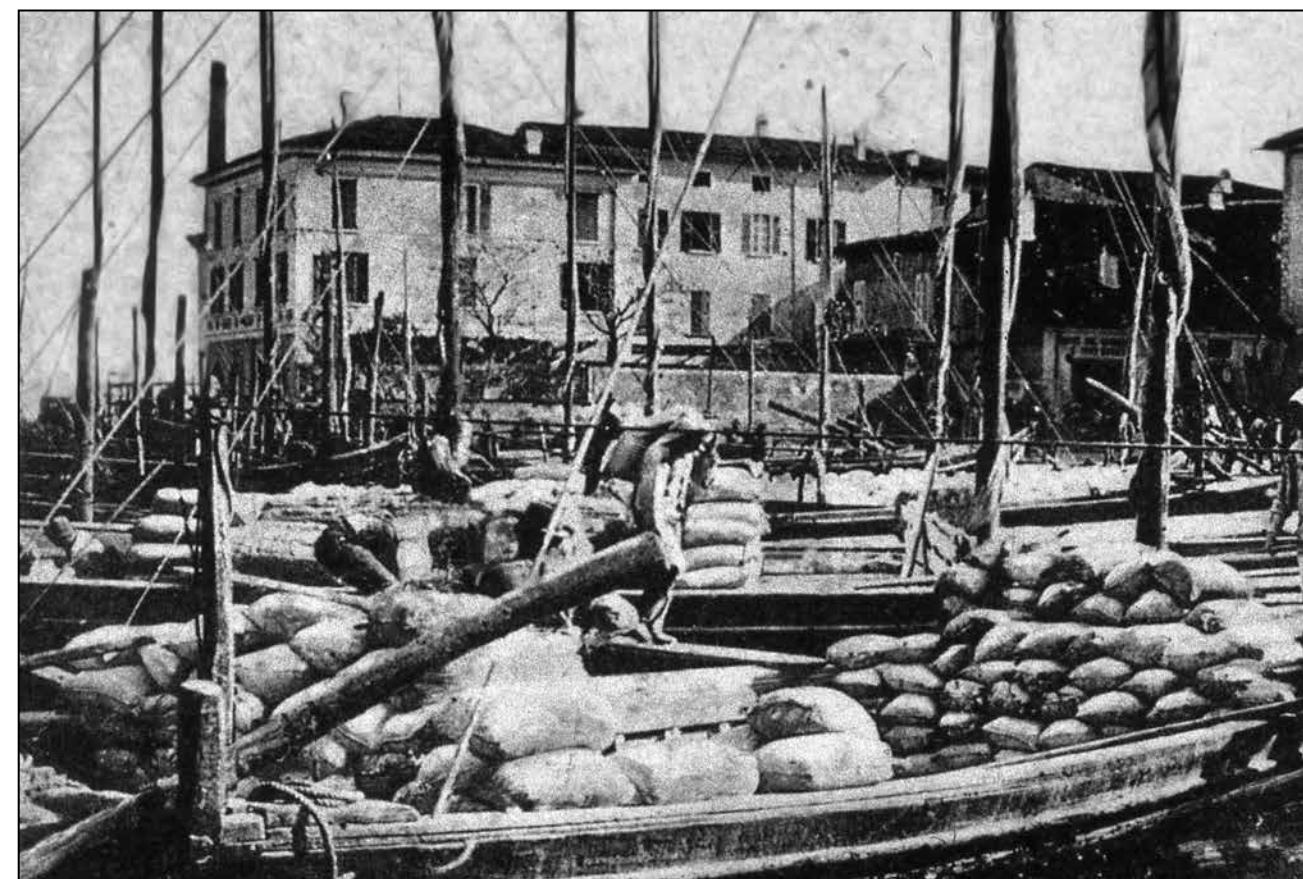
grossi negozianti in ferro, sete, panni, telerie, olii, formaggi, legname, cotone, vini, granaglie, lino, canape, pesci salati, carni, salumi, spezierie, stoviglie, libri e carte, altre botteghe in buono stato fornite dei generi necessari e comodi alla vita; numerose dogane, ampi stalli, fornai, osti, falegnami, fabbri, sarti, calzolai, muratori in gran numero; oltre i battelli di piccolo corso, delle 34 grosse navi che solcano il lago 6 appartengono a Pisogne<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> B. Rizzi, *Illustrazione della Valle Camonica*, Pisogne (Bs) 1870, p. 198.



*in alto*: il porto di Pisogne alla fine dell'800

*in basso*: il porto di Iseo alla fine dell'800





Il porto era la piazza dove il sabato si svolgeva il mercato, era il cuore del paese dove i due leggendari barconi pisognesi, *Virginia* e *Italia*, con una portata di 500 quintali erano sempre in movimento a pieno carico sulle rotte lacustri.

L'unica strada che collegava Pisogne con la valle Camonica e con la Val Trompia e la città era l'antica via dei Romani poi utilizzata anche nel Medioevo, l'antica Valeriana, tutta su un percorso di montagna che si inerpicava fino a 1000 metri, scomoda e pericolosa. Fino alla costruzione della litoranea asburgica, del 1850, arrivati a Marone dovendo proseguire per via di terra, si doveva salire a Zone e poi attraverso il passo della Croce di Zone scendere a Pisogne. Non vi era alcun collegamento stradale utile e sicuro che mettesse in comunicazione i paesi delle sponde del lago se non la via d'acqua e quindi le grandi quantità di merci e di prodotti passavano sul lago, così come il collegamento fra Pisogne - Lovere. Determinanti furono i cambiamenti del movimentato porto di Pisogne con il servizio di linea Pisogne - Iseo, dei battelli a vapore nel 1841, la costruzione della strada litoranea Pisogne - Marone che si concluse nel 1850, l'arrivo del treno nel 1907, la costruzione della ferrovia fino a Edolo nel 1910, e i primi camion che fecero decadere e poi cessare definitivamente il servizio di trasporto con i barconi a vela.

Lovere aveva nel suo porto una flotta di 16 *naf* le più capienti del lago: un porto con un traffico di carichi di gesso, sabbia, tubi di ferro. In questo porto iniziarono i primi esperimenti della navigazione a vapore. È dal porto di Lovere che il 19 aprile 1842 era partito per Iseo il primo battello *L'Arciduca Leopoldo* dando inizio così alla navigazione a vapore. Da questo porto importante per i suoi traffici di merci le sue grandi fabbriche siderurgiche *L'Arciduca Leopoldo* diede inizio al servizio di regolare navigazione Lovere - Iseo, servizio adibito anche al trasporto di merci e bestiame e per alcuni giorni alla settimana anche al rimorchio di una grande barca dove prendevano posto le persone di 4ª classe. Nel 1841 era stata fondata a Lovere la "*Società Loverese del battello a vapore sul lago Sebino*" attraverso l'emissione di azioni raccolte per acquistare quel primo piroscampo dallo scafo di ferro di costruzione inglese. Lovere da quel momento si caratterizza come il porto sede principale dei battelli; caratteristica mantenuta ancora oggi. Nel 1901 un altro importante collegamento dalla piazza porto di Lovere con la Valle Camonica, è rappresentata dalla tramvia a vapore Lovere - Cividate Camuno, con l'aggiunta nel 1904 di tronchi tranviari sempre a vapore: Bergamo - Trescore, Sarnico - Valle Cavallina - Lovere. "Nel primo decennio del XX secolo si era costituita una trama di comunicazioni tranviarie attorno al lago. Vi era la guidovia Iseo - Rovato - Chiari, Bergamo protendeva la sua presenza sia a nord che a sud

del Sebino..."<sup>5</sup>. Questo dimostra anche che in quel primo decennio del novecento si sviluppa già un chiaro esempio di intermodalità.

Anche Sarnico poteva essere considerata una città porto: 10 grosse *naf*, movimentavano il suo porticciolo. Quando le merci venivano scaricate da qui proseguivano via fiume su imbarcazioni più semplici, *le bine*, grosse zattere a vela costruite con tronchi assemblati, manovrate da barcaioli che azionavano il mezzo in modo da superare i vari ostacoli del percorso. Lungo la riva destra della "*Fusia*", canale navigabile costruito nel XIV secolo dagli Oldofredi, correva la *strada dell'attiraglio*, percorsa da animali da tiro che trascinarono le grosse zattere risalenti contro corrente fino al lago. "Sarnico nel 1300, allacciato dalle sue navette con Palazzolo per mezzo del canale *Fusia*, intensificò talmente il suo traffico da divenire un mercato importante quasi come quelli d'Iseo e di Pisogne"<sup>6</sup>. Nel 1902 Sarnico collegava il lago anche con Bergamo attraverso 36 km di tramvia che lo univa a Trescore Balneare.

Sarnico rimase un importante porto di scarico merci anche con l'avvento del treno: le chiatte scaricavano sull'importante pontile di Rivatica, il suo molo commerciale, da dove i vagoni poi proseguivano su rotaia verso le varie direzioni. Anche da Tavernola arrivavano grossi barconi carichi, la merce scaricata poi proseguiva attraverso un tronco di funicolare raggiungendo Capriolo dove un altro tratto della teleferica portava il carico a Palazzolo. Quindi anche qui un esempio di intermodalità.

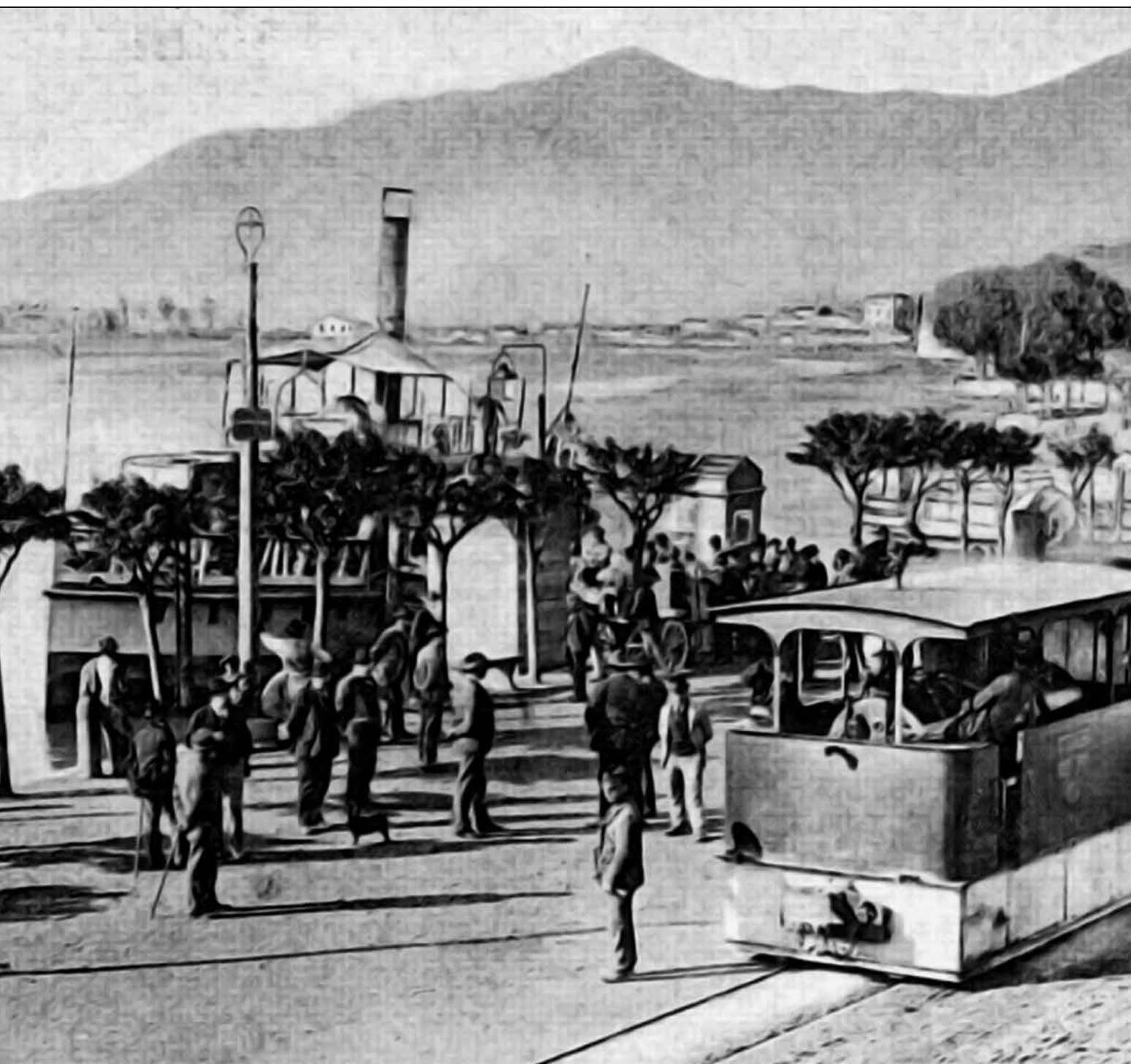
Continuava nel frattempo lo studio e la ricerca di una via navigabile che collegasse velocemente il lago d'Iseo al Po. "Il collegamento a scopo di navigazione, del lago d'Iseo con il Po ha rappresentato una costante aspirazione bresciana dalla seconda metà del XV secolo"<sup>7</sup>. Proposte e discussione vennero fatte in un convegno tenutosi nel 1905 a Milano. Fra i progetti presentati si proponeva di collegare il fiume Oglio da Sarnico a Robecco, a Canneto e quindi inserirsi nella rete di fiumi navigabili creati nella valle del Po. Queste proposte vennero ridiscusse anche nel *XV Congresso Internazionale Di Navigazione* tenutosi a Venezia nel settembre 1931 ma ormai grandi strade e autostrade, avrebbero impedito la realizzazione di questi interessanti progetti<sup>8</sup>.

<sup>5</sup> M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità. La ferrovia nella storia del lago d'Iseo*, Marone (Bs) 2006, p. 167.

<sup>6</sup> N. BONFADINI, *Navigazione Sebina*, «Brescia», II, n° 1, gennaio 1929, p. 17.

<sup>7</sup> Interessante capitolo sull'argomento in S. LATTARULO, *Storia della navigazione sul lago d'Iseo*, Brescia 1985, p. 77.

<sup>8</sup> Gli atti di questi convegni con progetti e disegni sono raccolti nel volume *La navigazione interna dell'alta Italia*, Roma 1931.



il porto di Lovere

#### BATTELLI A VAPORE E FERRY BOAT

“Il faticoso varo dell’*Arciduca Leopoldo* fu un avvenimento che suscitò nei rivieraschi la più intensa meraviglia ed ispirò persino gli amatori delle muse”<sup>9</sup>:

“n’odi tu il rimuggbio delle rote fra l’onde? Ferreo battello, che primiero fende l’acque d’Italia ... superbo incede e l’onda solca rittosa, e sfida gli urti dei venti, le procelle e i nemi.”

scrive Costanzo Ferrari nel suo poemetto *il Sebino*<sup>10</sup>.

Il leggendario battello funzionò fino al 1854 e vista l’affluenza di viaggiatori e merci venne costituita una nuova società la *Società di navigazione Loverese* che fece costruire ad una ditta tedesca un nuovo natante *il Sebino* che entra in funzione nel giugno del 1856 famoso protagonista nel giugno del ‘59 di un momento di patriottismo, avendo caricato il 10 giugno al porto di Sarnico, Giuseppe Zardelli con una colonna garibaldina, ed avendo navigato fino al porto di Lovere con innalzata la bandiera tricolore, simbolo di libertà e indipendenza. Il *Sebino* funzionerà solo sei anni. Il 20 ottobre 1865 affonda di notte a causa dell’inavvertita apertura, da parte di un membro dell’equipaggio, di una valvola di sicurezza. Verrà poi dopo molto tempo recuperato e rimesso in navigazione con il nome di *Tadini*.

Dopo l’affondamento, ad una ditta di Zurigo viene commissionato un nuovo battello, *il Commercio*, che funzionerà per 32 anni. Sono questi gli anni in cui il lago continua a rappresentare l’unica via praticabile: si chiedono finanziamenti alla provincia per costruire pontili, tutti i paesi sul lago vogliono l’attracco del battello.

I Comuni di Montisola, Siviano e Peschiera ottengono un contributo di 300 lire per la costruzione dei pontili d’approdo sull’isola, il battello oltre che agevolare il trasporto di merci e persone era importante anche per il trasporto della corrispondenza postale.

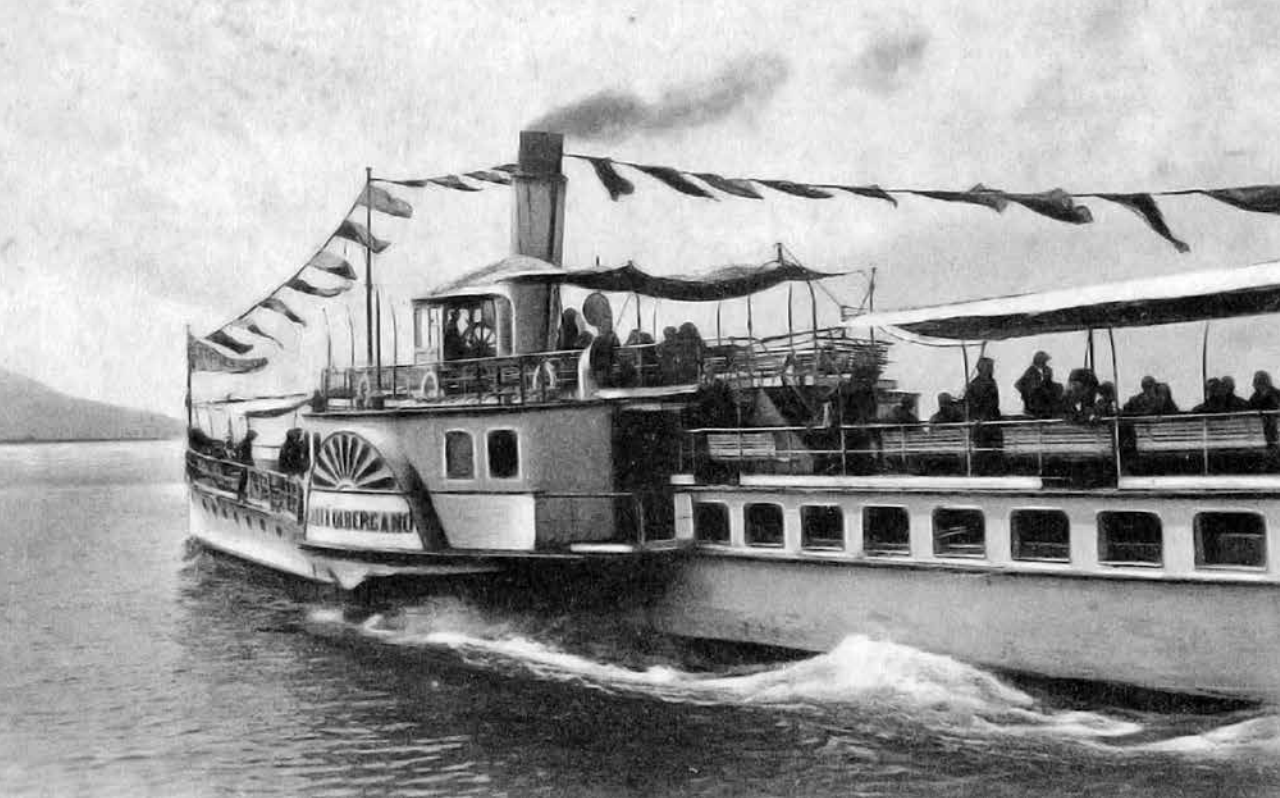
Nel 1865 il piroscampo arriva a Pisogne tre volte al giorno, nello stesso anno il comune di Lovere fa costruire la darsena per i battelli.

Sono dei primi anni del Novecento le due famose motonavi *Città di Bergamo* e *Città di Brescia*, veloci e lussuose. Su questi piroscampi funzionava un ufficio postale che effettuava la timbratura postale e lo smaltimento della corrispondenza

<sup>9</sup> N. BONFADINI, *Navigazione sebina...*, p. 16.

<sup>10</sup> C. FERRARI, *Il Sebino*, Brescia 1844, Rist. anast., Brescia 1998.





in alto: il Città di Bergamo

in basso: arrivo del treno e del battello a Pisogne (1910)



raccolta nei vari paesi del lago. “glaucio specchio del Sebino, che per tanti secoli non aveva mai conosciuto altro che le agili barchette ed i lenti e maestosi barconi spinti dai remi e dai venti... viene come svegliato a nuovo impulso di vita e di lavoro dallo sbuffare del vapore, dal ritmico battere di ruote sull'acque, dal rumore di sonanti ordigni metallici”<sup>11</sup>.

Dopo il 1910, dunque, la navigazione comincia a entrare in crisi a causa della ferrovia: i viaggiatori scelgono il treno, che è più veloce e più comodo anche per il trasporto delle merci. La linea ferroviaria Iseo - Marone - Pisogne è quella che crea maggiore concorrenza alla navigazione; inizia così una serie di richieste di sovvenzioni per non ridurre le corse.

*La navigazione a vapore sul lago [...] ha avuto nel passato momenti di fortuna, per cui la Società ha potuto, senza bisogno di aiuti estranei, disimpegnare per lunghi anni un importante servizio pubblico, allacciando tra di loro le diverse borgate del lago, alcune delle quali sprovviste di altri mezzi di comunicazione e perfino di strade contribuendo così allo sviluppo delle industrie...Ma quando la concessione governativa di un sussidio nella misura massima di L.10.000 a km. rese possibile la costruzione della ferrovia Iseo - Pisogne - Edolo la Società di Navigazione vide precipitare d'un tratto i suoi redditi...Le condizioni della Società sono quindi tutt'altro che floride; e come si rileva infatti dai bilanci dell'ultimo settennio, di sette esercizi ben cinque non dettero utili*<sup>12</sup>.

La SNFT non collabora con la navigazione, fa costruire l'Iseo destinato al trasporto passeggeri tra Pisogne, Lovere e Castro in coincidenza con i treni. “La scelta di impegnare la società nei trasporti lacustri discendeva anche da una preoccupata valutazione dei possibili effetti negativi del prolungamento della guidovia loverese fino a Breno nonché da un rafforzamento nella potenzialità di trasporto merci della stessa”<sup>13</sup>. Questo collegamento lacuale funzionerà fino agli anni 35/ 40 quando verrà sostituito, per la poca affluenza, da un battellino a vapore *Montisola* fino a che la tratta scomparirà negli anni 60.

Negli anni '29/'30 si cerca di far fronte alla concorrenza della ferrovia modernizzando i piroscafi: si trasformano in motonave l'Iseo e il *Capitano*. Nel '32 viene demolito il *Commercio* e stessa sorte toccherà al *Città di Bergamo* e *Città di Brescia* non disponendo l'*Impresa Sebina di Navigazione* delle risorse per riadattare tali battelli alle nuove esigenze di competizione con il treno. Le città porto protagoniste della viabilità su acqua con il treno diventano importanti stazioni.

<sup>11</sup> G. A. MAGNOLINI, *Spigolature Aneddotiche di un secolare servizio di navigazione*, «Rivista di Bergamo», agosto 1941, p. 236.

<sup>12</sup> ARCHIVIO STORICO PROVINCIA DI BRESCIA, busta 897, *Navigazione sul lago d'Iseo*, 1921.

<sup>13</sup> M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità...*, p. 157.





Attualmente quattro dei cinque rimorchiatori mettono in moto ogni giorno quasi tutte le 29 chiatte che portano complessivamente un centinaio di carri. Percorrono annualmente km. 60.000 trasportando 400.000 tonnellate di materiale vario tra il quale predominano le materie prime ed i prodotti delle acciaierie, fonderie e ferriere Franchi Gregoriani di Lovere, i gessi di Lovere, le calci idrauliche ed il cemento della Mineraria Lombarda di Federico Milesi, del prof. Asina e della Sebina, grandiosi stabilimenti allineati fra Tavernola e Riva di Solto<sup>15</sup>.

Negli anni Trenta il Sebino è considerato il lago più industriale d'Italia, i tre leggendari rimorchiatori *Gorizia*, *Adamello*, *Trento* trasportano ogni giorno un centinaio di carri ferroviari carichi delle merci e dei materiali della produzione siderurgica concentrata nel polo di Castro - Lovere e fra Pisogne - Riva di Solto - Tavernola, inoltre i minerali da e per Darfo e Forno d'Allione<sup>16</sup>.

Dopo il '30 questo servizio di linea di navigazione è un fattore strategico per le due grosse società *Ilva* che ha incorporato la *Franchi Gregorini* e *Italcementi*. Finché rimane il servizio trasporti di linea gli approdi vengono fatti sulla sponda Bergamasca e Montisola dove si trasportano con i vagoni ferroviari filo e reti prodotte nei numerosi retifici.

A Iseo negli anni Quaranta il traffico merci sul lago nello scalo di Iseo porto, comincia a diminuire fino a scomparire, sostituito dai camion. Non si ricorre ormai più all'intermodalità, nel trasporto soprattutto delle merci, che si era creata sul lago, rimane solo per l'obbligo geografico a Monte Isola, dove fino agli anni '70 era possibile vedere ancora sulle chiatte il vagone ferroviario, e oggi ancora si utilizza la chiatta per il trasporto merci, non con i vagoni ma con camion.

<sup>15</sup> IBIDEM.

<sup>16</sup> Dal *Bilancio e rendiconto al 31 dicembre 1928*, stampato dalla tipografia Restelli di Lovere (BG), consultabile presso l'Archivio Storico della Provincia di Brescia; l'elenco natanti della Società di Navigazione a Vapore Sul Lago d'Iseo. Piroscafi "Città di Bergamo", "Commercio", "Città di Brescia", "Sebino", "Iseo", "La Capitano", "Tonale", "Sarnico". Rimorchiatore: "Trento", "Adamello", "Cremona", "Gorizia", "Trieste". N. 12 Chiatte di ferro da 4 carri, 4 chiatte di cemento da 4 carri, 1 chiatta di ferro da tre carri, 10 chiatte di ferro da 2 carri, 2 Barconi di ferro pontati, 1 motoscafo "Virgilio", una barca carboniera "Pluto".

#### ALCUNE DATE SIGNIFICATIVE DEI CAMBIAMENTI DEI TRASPORTI SUL LAGO

1842	Inizia la navigazione a vapore.
1850	Termina la costruzione della "Litoranea Asburgica" Pisogne - Marone.
1865	Il piroscafo arriva a Pisogne tre volte al giorno.
1876	Entra in funzione il tronco ferroviario Palazzolo - Paratico, collegamento del lago alla Brescia - Rovato - Bergamo.
1885	Entra in funzione la linea ferroviaria Brescia - Iseo.
1897	Tramvia Iseo - Rovato - Chiari.
1901	Tramvia a vapore Lovere - Cividate Camuno 24 Km.
1902	Tramvia Trescore Balneare - Sarnico 36 km il lago si collega con Bergamo.
1904	Nuovi tronchi tranviari a vapore Bergamo - Trescore - Sarnico e Valle Cavallina - Lovere.
1907	Entra in funzione il tratto ferroviario Iseo - Marone - Pisogne.
1908	Entra in servizio la motonave <i>Città di Bergamo</i> .
1909	Entra in funzione il tratto ferroviario Iseo - Pisogne - Breno - Edolo.
1909	Il treno sulla chiatta attraversa il lago, inizia il servizio ferry boat.
1922	La SNFT fa costruire il battello <i>Iseo</i> destinato al trasporto passeggeri tra Pisogne, Lovere e Castro in coincidenza con i treni.
1922	Completato a Iseo il raccordo ferroviario a lago della linea Brescia - Iseo - Edolo.
1944	(5 novembre) Incursine aerea sul lago: la motonave <i>Iseo</i> proveniente da Tavernola e diretta al porto di Siviano viene mitragliata; 42 morti, 1 disperso, 33 feriti.



MAURO PENNACCHIO

## La ferrovia Brescia - Iseo - Edolo tra realtà economiche e strategie politiche

Il *moto ferroviario* celebrò i suoi fasti in Inghilterra. Dopo che, nel 1830, fu inaugurata la Liverpool - Manchester l'era ferroviaria si dispiegò in maniera impetuosa. In rapida sequenza l'isola fu coperta di linee di strada ferrata. Nella seconda metà degli anni Trenta si costruirono, tra le altre, la Londra - Southampton e la Great Western. Si trattava di opere onerose che, tuttavia, garantivano redditi che si aggiravano dal 6 al 10%. Si verificò il convergente interesse dei ceti dirigenti per quello che si qualificava come un ottimo affare<sup>1</sup>.

Risulta naturale, dunque, la grande considerazione che ben presto accompagnò la strada ferrata. La situazione inglese suggeriva l'inscindibile connessione tra ferrovie e sviluppo economico. Si trattava, peraltro, di una vaga e impressionistica opinione che doveva, altrove, in un breve volgere di decenni attenuarsi.

In Italia il periodo che va dall'unità alla fine del secolo vide lo svilupparsi di un forte impegno per la realizzazione di un moderno complesso infrastrutturale. Il Cavour delineò già nel 1846 le prospettive che le classi dirigenti italiane avrebbero dovuto perseguire. La strada ferrata avrebbe incluso l'Italia nei grandi flussi di traffico internazionale. Il presupposto era che le Alpi fossero rese percorribili dalla ferrovia. Allora i porti italiani sarebbero stati "*en mesure de partager avec ceux de l'Océan et de la Mer du Nord, l'approvisionnement de l'Europe centrale en denrées exotiques*"<sup>2</sup>. Il completamento delle linee napoletane avrebbe messo in valore la posizione strategica della penisola nel Mediterraneo. Per il nostro paese sarebbe passata la via più breve di collegamento tra Occidente ed Oriente.

Si trattava di una via che sullo scorcio del secolo faceva registrare taluni progressi. Erano, ad esempio, stati completati i principali trafori alpini che connettevano la

<sup>1</sup> Cfr. L. GIRARD, *I trasporti*, in H. J. HABAKKUK, M. POSTAN (a cura di) *Storia economica Cambridge. La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*, (1969), VI. Edizione italiana a cura di V. CASTRONOVO, Torino 1974<sup>2</sup>, pp. 247-248.

<sup>2</sup> G. CAVOUR, *Des chemins de fer en Italie*, citato in G. CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, V, *La costruzione dello stato unitario*, Milano 1978, pp. 37-38.



valle del Po con l'Europa occidentale e centrale: il Brennero nel 1867, il Moncenisio nel 1872, poi il Gottardo nel 1882. Il valico del Sempione fu aperto nel 1906<sup>3</sup>.

In particolare il Moncenisio assume grande importanza. La galleria, aperta pochi anni dopo il canale di Suez (1969), rappresentò la porta della penisola per la cosiddetta *Valigia postale delle Indie*. Ciò, pur tra alterne vicende, durò fino al primo conflitto mondiale. Vi erano “servizi settimanali effettuati da treni celeri di lusso fra Brindisi e Londra”<sup>4</sup>.

In una valutazione complessiva, possibile agli inizi del XX secolo, il quadro appariva caratterizzato da un certo grado di aspettative deluse. Il nuovo stato ebbe ad ereditare un esiguo patrimonio di linee ferroviarie. Le strade ferrate in esercizio nel 1859 coprivano più o meno 1800 chilometri. Risaltava, inoltre, la sia pur relativa concentrazione ferroviaria nel nord del paese (850 km in Piemonte, 524 Km nel Lombardo - Veneto). Se si considerano i 266 km delle ferrovie toscane, ben poco rimaneva al Meridione. Nello stesso periodo erano in costruzione 600 km di linee<sup>5</sup>. Nel marzo 1861, nel momento in cui si formava il Regno d'Italia, la penisola disponeva di strade ferrate che si dispiegavano su 2189 km (in Piemonte 850, nel Lombardo- Veneto 607, in Toscana 323, nello Stato della Chiesa 132, nel Regno delle due Sicilie 128, nel Ducato di Parma 99 e 50 in quello di Modena<sup>6</sup>).

Una delle preoccupazioni della destra storica al potere fu il potenziamento della rete ferroviaria. Si cercava, tra l'altro, di porre rimedio ad un limite indotto dalla divisione politica precedente<sup>7</sup>. Le linee, in luogo di seguire le naturali direttrici in grado di connettere le varie zone della penisola, disegnavano una trama che evitava i collegamenti tra le varie entità politiche preunitarie. Ciò con evidente danno e remora alla necessaria articolazione di una moderna compagine economica.

Nel periodo che va dall'unificazione agli inizi del 1865 si compie la prima fase del moto ferroviario. Si creano gli assetti proprietari e le condizioni generali in cui le società che gestivano le strade ferrate si troveranno ad agire.

La legge del 14 marzo 1865 sanzionò una condizione caratterizzata dalla presenza del capitale finanziario in ambito ferroviario. La Casa Rothschild di Parigi aveva costituito la *Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Alta Italia*, che

agiva nelle zone del paese maggiormente sviluppate economicamente. Le linee dell'Italia centrale, ad esclusione della rete ligure e adriatica, furono affidate alla *Società delle strade ferrate romane*, il cui maggior azionista era il parigino *Credit Industriel et Commercial*. Infine, alla *Società delle strade ferrate meridionali* furono dati in gestione 1746 km di ferrovia. Si trattava, quest'ultima, di una società in cui spiccava la presenza del conte Bastogi e in cui era indirettamente, vale a dire tramite personaggi ed istituti italiani, e largamente presente il capitale straniero<sup>8</sup>. Le società erano sovvenzionate con generosità dallo Stato che garantiva un certo livello di reddito chilometrico<sup>9</sup>.

La legge del '65 faceva uso dell'istituto giuridico della *convenzione*, con cui le società concessionarie erano investite dell'onere della costruzione e della gestione del servizio ferroviario. Il ricorso a tale pratica trovava le sue motivazioni nelle ingenti spese necessarie per la costruzione e la gestione della rete delle infrastrutture. Le buone condizioni del mercato finanziario dei primi anni sessanta avevano, peraltro, favorito il rafforzamento delle società ferroviarie e la loro concentrazione.

Nel corso degli anni Settanta si concludeva, o perlomeno si attenuava, la prima ondata di costruzioni ferroviarie in Italia. La rete nazionale si poteva dire compiuta nei suoi assi principali pur con evidenti limiti<sup>10</sup>. Si apriva la lunga, e tormentata, stagione delle ferrovie secondarie, intesa a ricoprire il territorio di collegamenti tra i centri maggiori ed il contado, le zone decentrate. Il compito era indubbiamente gravoso, anche per le condizioni peculiari dell'orografia del nostro paese. Tuttavia esso era particolarmente necessario in un contesto civile, oltre che economico, come quello italiano. In particolare nel Settentrione era vivo un forte policentrismo urbano, la cui sostanza non ha bisogno di ulteriori cenni dopo le pagine del Cattaneo sulla città quale principio ideale della storia nazionale. È del tutto evidente che la *meccanica viabilità*, vale a dire le strade ferrate, si configurava quale mezzo per rivitalizzare legami e corrispondenze consegnate dalla storia.

Fu con la legge del luglio 1879 che si iniziò a dare forma organica ed a

<sup>3</sup> S. MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna 2003, pp. 56-57.

<sup>4</sup> Ibi, pp. 58-59: lo Stato sovvenzionava la compagnia londinese *Peninsular & Oriental* con 500.000 lire annue. Il viaggio da Londra a Brindisi occupava 47 ore. Qualche tempo dopo si ebbe il sopravvento del porto di Marsiglia.

<sup>5</sup> G. CANDELORO, *Storia dell'Italia...*, p. 35.

<sup>6</sup> Ibi, p. 52.

<sup>7</sup> Ibi, pp. 36-37. Già dal 1859 fu collegata la linea piemontese con quella lombarda, tramite il ponte di Boffalora sul Ticino. Entrerà anche in funzione la Piacenza - Bologna.

<sup>8</sup> Ibi, pp. 266-270.

<sup>9</sup> Ibi, p. 269: “la convenzione con la quale lo Stato garantiva alla Società [delle Meridionali] fu sostituita il 28 novembre '64 da una nuova, con la quale lo Stato si impegnava per quattro anni a pagare alla Società una sovvenzione fissa di 22.000 [lire] all'anno, quale che fosse il prodotto lordo. [Essa] avrebbe poi dovuto diminuire in relazione allo sperato aumento del prodotto chilometrico”.

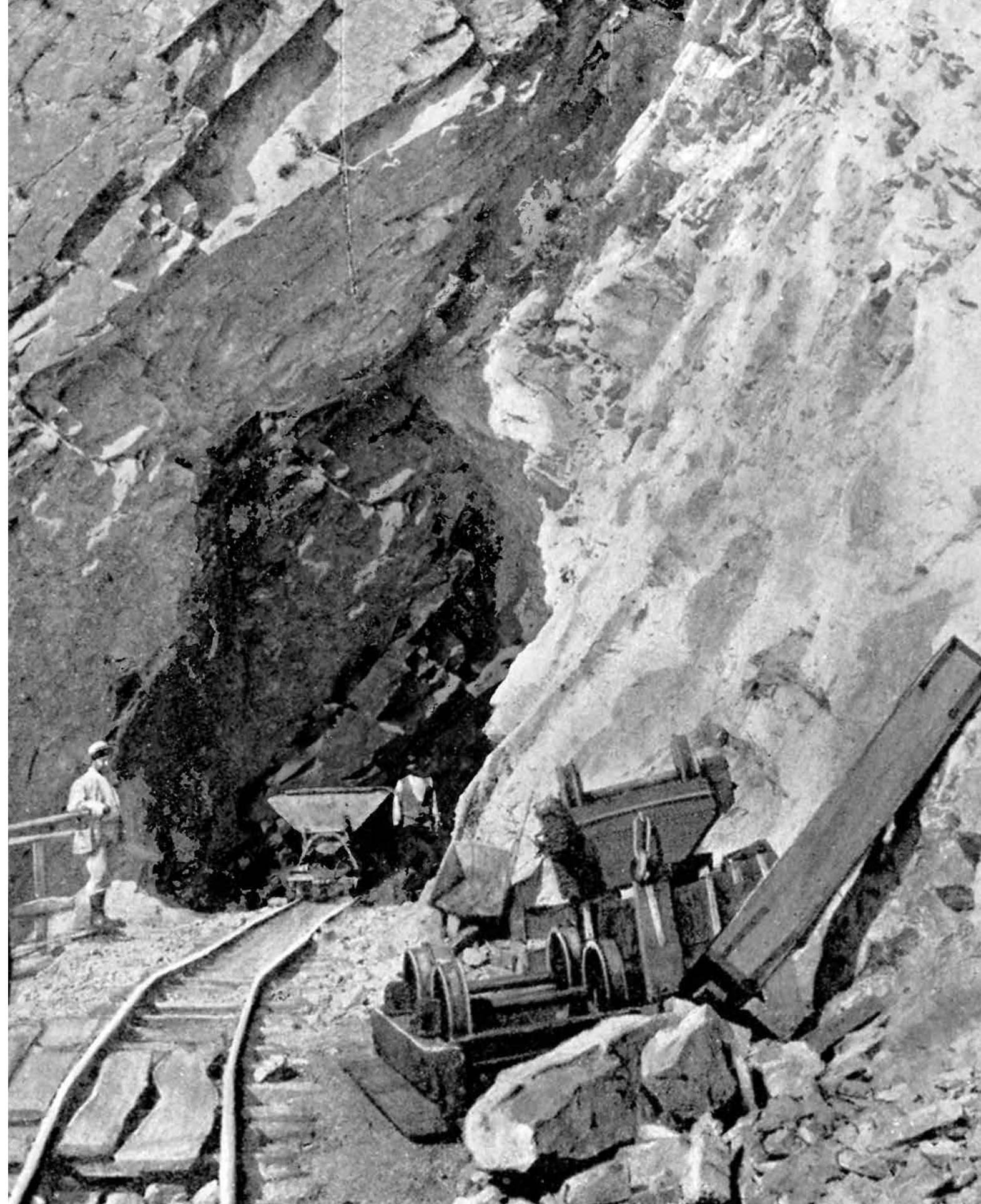
<sup>10</sup> Cfr. E. CANTARELLA, *Lo sviluppo delle ferrovie dalle origini alla statizzazione*, E. CANTARELLA, *Storia della società italiana. Le strutture e le classi dell'Italia unita*, parte 5ª, XVII, Milano 1978. In particolare la studiosa osserva quanto segue: “La rete prese a caratterizzarsi [...] mediante una configurazione a fasci, scarsi di interconnessioni al di sotto di Bologna, che individuavano un circuito mediterraneo e uno adriatico, di proiezione italo-francese il primo e italo - germanica il secondo, acefalo ancora di un valico alpino intermedio tra il Frejus e l'austriaco Brennero”.

individuare le vie della soluzione del problema. Le linee ferroviarie da costruire erano divise in quattro categorie. Si aprivano per le ferrovie bresciane delle labili speranze. Si nutrivano le aspettative di vedere inserire i tronchi che già nel 1875 stati individuati, tra cui la Brescia - Iseo, nei 1530 km di strada ferrata da costruire. Non a caso gli anni Settanta segnano l'inizio di un dibattito via via più serrato tra le personalità politiche ed intellettuali locali. Le scelte divisate apparivano ancora più impegnative, alla luce dell'urgenza di decidere e di predisporre i necessari atti amministrativi. Si tratta di un periodo in cui si dibatte delle grandi opzioni viabilistiche, in cui una classe dirigente è chiamata a esercitare la propria azione di indirizzo, in cui si confrontano varie proposte e in cui è necessaria una notevole lungimiranza. Accanto alle obbiettive difficoltà di ottenere finanziamenti, anche la complessità dei temi trattati e la profondità dei contrasti possono dar ragione del travaglio, più che trentennale, che accompagnerà la nascita della ferrovia camuna.

Nell'arco temporale contenuto tra gli anni settanta del XIX secolo e gli inizi del successivo, si colloca, infatti, l'avvio della vicenda ferroviaria bresciana e, in particolare, il dibattito e la faticosa attuazione della linea che collegò il capoluogo della provincia al Lago d'Iseo e alla Valcamonica. Si trattò di un aspetto rilevante del processo di costruzione delle linee secondarie italiane.

L'oggetto di questa comunicazione verte su tale confronto. In particolare mi occuperò di tre temi che mi paiono centrali. Il primo è rappresentato dall'atteggiamento del mondo cattolico bresciano nei confronti della ferrovia. Atteggiamento in cui la prevenzione ideologica si mescolava con le esigenze del contrasto politico con gli zanardelliani. La questione si suole sintetizzare con l'orecchiabile formula: "cattolici per il tram e zanardelliani per la ferrovia". In realtà la situazione appare più sfumata, solo se si prende in considerazione la strada ferrata della valle dell'Oglio e si considera l'azione di Giuseppe Tovini.

Gli altri due temi che, come cercherò di mostrare, presentano dei punti di intersezione col primo, riguardano le divergenze intorno al tragitto della ferrovia. Se essa dovesse collegare Iseo a Brescia, piuttosto che con Rovato; se non fosse più opportuno mettere in comunicazione la Valle Camonica con Lovere, in luogo di una linea che giungesse ad Iseo percorrendo la costa orientale del lago. Il che significava anche porre la questione se Lovere potesse e dovesse essere estromesso dai traffici della vallata dell'Oglio.





## 1. FERROVIA O TRAM? OVVERO: CHI HA PAURA DELLA *FULIGGINE DELLE OFFICINE?*

Le considerazioni intorno agli effetti dispiegati dall'industrializzazione e la destrutturazione delle società tradizionali indotta dall'urbanesimo; la preoccupazione di vedere sfumare con lo sviluppo economico un profilo umano e sociale che, pur ritenuto bisognoso di rinnovamenti, si doveva mantenere nei suoi tratti di fondo, in quanto essenziale ad una convivenza civile ordinata: tali erano le componenti "ideali" che si coagulavano in un articolato fronte che non necessariamente si identificava con i *laudatores temporis acti*. Sulla scorta di talune suggestioni, che provenivano dal pensiero economico coevo, si pensava ad uno sviluppo che non stravolgesse ma adeguasse il sistema produttivo in una sostanziale continuità col passato.

In tal senso, la presa di posizione di un *comitato promotore* che trovò spazio sul "Cittadino di Brescia" del gennaio 1881 appare esemplare. Il contesto è costituito dall'opposizione a quella che una pungente satira cattolica definirà la *ferrovia puntiglio*, la Brescia - Iseo. Nello scritto si dava dignità di scelta strategica al rifiuto della prospettiva cara a Zanardelli, che poggiava sulla ferrovia quale elemento strategico nel processo necessario di industrializzazione provinciale. Gli estensori del documento rilevavano che la

ferrovia ordinaria, di utilità incontestabile nelle relazioni internazionali, e nel ravvicinare tra loro centri commerciali discostissimi, sarebbe o affatto inutile o assolutamente dannosa nei riguardi più ristretti e pur tuttavia tutt'altro che trascurabili di una determinata plaga o provincia. È un fatto constatato dalle più grossolane statistiche che le ferrovie hanno spostato il centro dell'attività commerciale di intere provincie, affatto rovinando il piccolo commercio e spegnendo in alcune città di media importanza quel movimento che nel passato le aveva rese assai floride: e tra queste è Brescia<sup>11</sup>.

Il carattere intrinsecamente disgregatore della ferrovia si manifestava nel fatto, attestato dall'esperienza, che essa trascurava le piccole e medie città, era il caso di Brescia. Creava connessioni tra le grandi aree industriali e fissava, con ciò, i capisaldi della primazia economica attorno alle grandi città. Gli altri due temi che, come cercherò di mostrare, presentano dei punti di intersezione col primo, riguardano le divergenze intorno al tragitto della ferrovia.

In tal modo i ristretti ambiti locali ne risultavano sovvertiti, il piccolo commercio e le piccole manifatture rovinare. Gli autori del documento trovavano conforto nella

<sup>11</sup> «Il cittadino di Brescia», 29 - 31 gennaio 1881.

“scienza economica” che aveva opposto “alla efficacia perturbatrice delle ferrovie, quella moderatrice delle tramvie”. Le prime sacrificavano le iniziative locali “a vantaggio del gran mercato mondiale”.

Il documento rigettava anche un argomento, ricorrente nella polemica a sostegno della ferrovia di parte democratica. Era pur vero che i costi per la ferrovia ordinaria, stante la legislazione vigente, sarebbero stati in gran parte a carico dello Stato. Era forse questo un motivo valido per sprecare i pubblici denari? Non v'era dubbio che la collettività si sarebbe sobbarcata un onere ingiustificato per un'opera inutile e, probabilmente, dannosa.

La soluzione consisteva nella costruzione di una linea tranviaria che collegasse il capoluogo al lago d'Iseo. La raccomandavano valutazioni intorno all'economicità della costruzione e ai conseguenti costi ridotti per l'utenza. La tranvia traduceva concretamente l'ideale di una società che non rinunciava al progresso, pur mantenendo i caratteri tradizionali e non soffocando le potenzialità che la storia aveva fatto emergere. Tale mezzo di trasporto, infatti, si adattava alle strade esistenti, percorreva le vie urbane ed extraurbane, adeguandosi alle circonvoluzioni determinate nel corso del tempo. Del pari, il suo armamento era molto più leggero di quello richiesto dalla ferrovia; minore era la superficie di terreno che doveva essere adibita alle sue pertinenze e non v'era necessità di strutture le cui dimensioni monopolizzavano e modellavano lo spazio urbano<sup>12</sup>.

Gli autori dell'appello ammettevano che, in subordine, si potesse ricorrere alla ferrovia economica. Era ravvisabile una contraddizione nella proposta? In effetti, tranvia e ferrovia, sia pure economica, presentano caratteristiche diverse. Tuttavia la proposta di una ferrovia economica traduceva la necessità di risparmio. Risparmio di risorse economiche e ambientali. In ogni caso, si può dire che anche la subordinata rispetto alla tranvia era, in notevole misura, espressione di una preclusione ideologica.

Le argomentazioni sviluppate nell'appello pubblicato dal "Cittadino" trovavano motivazioni occasionali nella battaglia politica intesa a ostacolare, e impedirne la realizzazione, il progetto zanardelliano della ferrovia Brescia - Iseo, la deprecata *ferrovia puntiglio*. Tuttavia, l'interesse del tema supera la contingenza che l'aveva suscitato, proponendoci un punto di vista su una propensione ideologica di un vasto mondo che trovava i propri riferimenti nel pensiero moderato.

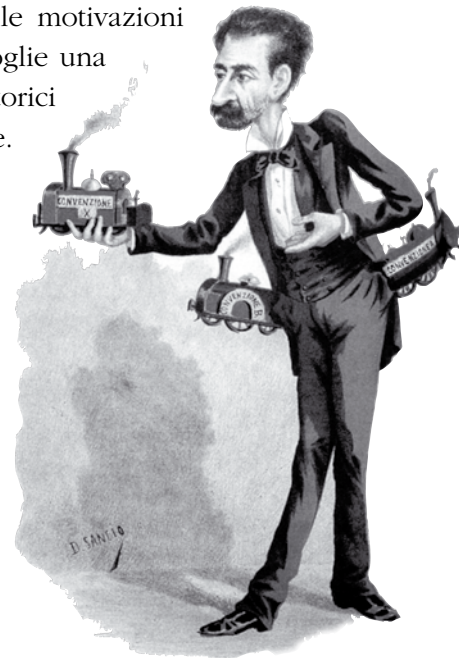
<sup>12</sup> Sul tema, in particolare sullo strutturarsi dello spazio urbano fuori le mura in rapporto all'edificazione delle stazioni e sui caratteri dell'urbanizzazione indotta dal formarsi della rete ferroviaria postunitaria, si veda I. INSOLERA, *L'urbanistica*, in R. ROMANO, C. VIVANTI (coordinatori dell'opera), *Storia d'Italia. I documenti*, V, t. 1°, Torino 1973, pp. 450-462.

Nel rifiuto della ferrovia Brescia - Iseo, meglio, nelle motivazioni addotte nel documento di cui abbiamo parlato, si coglie una cautela, una preoccupazione suscitata da processi storici di cui si scorgevano, assieme a tutto il resto, le insidie.

Si trattava di una cultura sostanziata dai contributi di vari ideologi. Il vagheggiamento di un tessuto urbano e civile in cui prevalesse la piccola-media dimensione della città, in un rapporto organico con il contado, richiama un'opinione di Vincenzo Gioberti nel suo *Primato*<sup>13</sup>. La preoccupazione di difendere le lavorazioni tradizionali, per nulla obsolete, in grado di dare il loro contributo alla ricchezza della società e di rafforzarne le fondamenta, appare aderente alla valutazione positiva che Simonde de Sismondi faceva della mezzadria e delle attività manifatturiere minute, che non smarrivano il rapporto personale e non sacrificavano il benessere dell'uomo al progresso economico.

Roberto Romani ben sintetizza l'atteggiamento della cultura moderata di fronte al capitalismo trionfante, alla *commercial society*: "il pensiero moderato non era ignaro del contemporaneo progresso economico, né ignorava la sua scienza, l'economia politica. Di quel progresso si auspicava che l'Italia fosse partecipe". D'altra parte i moderati "rifiutavano o accoglievano solo con grandi riserve il *pendant* culturale e sociale di quella «potenza». Una società individualista e materialista in cui la ricchezza si concentra, i lavoratori sono meri strumenti di produzione, e alla mano invisibile del mercato è affidata la coordinazione sociale, non era ciò che i moderati progettavano di edificare in Italia."<sup>14</sup>.

Zanardelli, da parte sua, era consapevole degli effetti dirompenti della ferrovia, li accettava e li considerava, anzi, elementi di una sfida inevitabile. Si veda ciò che aveva scritto nelle *Lettere per l'esposizione bresciana* del 1857. Solo le industrie erano in grado di "serbare a questa città quella vivacità ch'era suo vanto, e che le va sfuggendo ognor più. La rapidità delle comunicazioni che ora appunto ha cominciato il completo suo corso le rapiranno indubbiamente ogni movimento e fervore nel commercio di deposito e di rivendita, ed è necessario perciò



che, equivalente almeno a questa perdita inevitabile al commercio propriamente detto, trovi l'industria un aumento di fecondità". Il giovane Zanardelli se la prendeva con i "fisiocrati senza saperlo", cioè con coloro che si attardavano a considerare l'agricoltura quale settore economico cui andava il primato tra le attività economiche. Come se a costoro apparisse "turbato, annessato, distrutto il placido ed infingardo idillio d'un'immemore vita dal rimbombo de' magli e dalla fuliggine delle officine"<sup>15</sup>.

Zanardelli ribatteva alle istanze cattolico-moderate come quelle contenute nel documento del «Cittadino»: "il tramway a trazione meccanica, o guidovia come vogliano [sic] chiamarla"<sup>16</sup>, destinato nelle intenzioni a congiungere Brescia a Iseo, non era altro che un'utopia. Si opponeva al progetto la condizione della strada che si sarebbe dovuta adattare, con l'impianto di rotaie per il tram. Era troppo stretta. Fatto che avrebbe costretto a lavori estremamente onerosi, tutti a carico delle istituzioni locali. Si doveva inoltre prendere in considerazione il fatto che le forti pendenze di Provaglio d'Iseo erano tali da scoraggiare un'impresa di tal fatta.

Come s'è detto, il dibattito verteva sulla opportunità o meno di costruire una linea che congiungesse Iseo e il capoluogo di provincia. Affronteremo più avanti le tematiche specifiche connesse alla questione. Pare opportuno per ora cercare di seguire il filo delle motivazioni politiche e ideologiche messe in campo da parte democratica.

L'intervento di Zanardelli nel dibattito in Consiglio provinciale, il 15 aprile 1885<sup>17</sup>, costituisce un documento molto probante del valore annesso dal politico bresciano al tema ferroviario. Senza caricarlo eccessivamente di significati, esso rappresenta il compendio di una politica che aveva dei saldi punti di riferimento e si proponeva delle finalità connesse alle vicende storiche occorse alla valle dell'Oglio e alla provincia bresciana. Rilevante appare il richiamo alla continuità storica con la fase eroica del Risorgimento, che legava a scelte politiche impegnative.

Il tema era svolto nel ricordo della devozione della valle a Brescia, mostrata anche quando i camuni avevano chiesto all'amministrazione austriaca di essere ricongiunti con il resto della provincia e staccati dal Bergamasco.

<sup>13</sup> R. ROMANI, *L'economia politica dei moderati*, «Società e storia», XXIX, (2006), 111, pp. 21-49.

<sup>14</sup> IBI, p. 47.

<sup>15</sup> G. ZANARDELLI, *Sulla esposizione Bresciana*, Rist. anast., Brescia 1973, pp. 69-70

<sup>16</sup> Archivio di Stato di Brescia (ASBs), Carte Zanardelli (CZ), b. 805, *Le ferrovie nella Provincia di Brescia*. Il testo non è datato, ma si colloca nel dibattito suscitato dal «Cittadino» nel 1881.

<sup>17</sup> CP (Verbali del Consiglio Provinciale di Brescia, editi in Brescia in volumi annuali) 1885, pp. 39-53. Su questo aspetto si veda anche M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità. La ferrovia nella storia del lago d'Iseo e della Vallecarnonica*, Marone (Bs) 2006, in particolare il capitolo 4°, *Il rilancio zanardelliano*, pp. 73-87.



L'aspirazione al legame col Bresciano si era potuta soddisfare solo quando la provincia era stata liberata dall'occupazione straniera. Del resto, a mostrare non trattarsi di moto superficiale, le comunità lacustri e camune si erano impegnate nella costruzione della strada litoranea Vello - Pisogne. Il dovere dell'amministrazione provinciale "di non dimostrarsi dammeno" nei confronti della valle dell'Oglio era anche frutto della consapevolezza della necessità di dare contenuto concreto e tangibile all'unificazione nazionale. Lo statista concludeva dunque che, anche qualora si fosse dovuto "affrontare un disavanzo finanziario per compiere questo dovere, nel trasgredirlo si [sarebbe affrontato] invece un disavanzo morale, e fra i due disavanzi dichiara[va] che più lo sgomenta[va] il disavanzo morale".

Riprenderemo i temi più strettamente connessi alla ferrovia Brescia - Iseo. Ora, volendo seguire il filo di riflessioni di più lungo respiro, dobbiamo rivolgerci ad uno scritto collocabile agli inizi degli anni Ottanta<sup>18</sup>. Tra le argomentazioni, estremamente ricche, e mai generiche, si coglie anche l'espressione del progetto inteso a porre la città al centro di una comunità politica ed economica. Si potrebbe sintetizzare, dicendo che lo Zanardelli riteneva essenziale si desse fisionomia anche economica alla comunità di destino rappresentata dalla provincia di Brescia. Con la deliberazione del Consiglio provinciale del 1875 di "sovvenire tre linee ferroviarie, vale a dire la Parma - Casalmaggiore - Asola - Brescia, la linea da Brescia ad Iseo e una linea Brescia Salò Trento" si intendeva collegare il Bresciano "colla rete delle ferrovie nazionale" sulla sinistra del Po e, quindi, collocare la ferrovia locale nel complesso delle comunicazioni "verso il Mediterraneo" oltre che con il centro e il sud del paese.

La linea Brescia - Iseo si collocava entro questo vasto disegno. Essa rappresentava una tendenza che si poteva cogliere in tutte le province del Settentrione, solo osservando le realizzazioni ferroviarie. Si discernevano delle linee che "si protendono come tentacoli verso le valli Alpine e accennano a vincere gli ultimi recessi", in attesa di dispiegare i loro benefici effetti. La linea Brescia - Iseo, resa agevole anche da condizioni favorevoli, quali le moderate pendenze, permetteva di far capo, nel necessario futuro legame con l'estrema valle, "ad una grande stazione lacuale".

Sorreggeva tutto il ragionamento la convinzione, apertamente espressa, secondo cui

la città di Brescia, centro naturale e cospicuo di una importantissima Provincia, ha un vitale interesse che in lei convengano tutti gli affari dei singoli circondari

<sup>18</sup> ASBs, CZ, b. 805, *Le ferrovie...*, Si veda la nota n. 10.

e che nel suo recinto si compiano tutti gli scambi dei diversi prodotti e si operi la loro distribuzione nelle diverse direzioni alle quali sono destinate.

La città di Brescia deve adoperarsi perché non le sfugga il commercio delle rive del lago d'Iseo e della Val Camonica e che non vada distrutto per artificio di interessi meschini quel beneficio che venne alla Provincia ed alla Città dalla riunione amministrativa di quella industriosa vallata.

Zanardelli non poteva dunque accettare che, come accadrà, anche personaggi vicini alle sue opzioni politiche perorassero la causa di soluzioni ferroviarie

[Nel frattempo si stava mettendo in campo] da parte di taluni il progetto di una nuova comunicazione fra Iseo e Rovato [...]. A costoro si deve ricordare la storia della salita sul Monte Sacro e l'apologo di Menenio Agrippa e forse al pari del Popolo Romano avrebbero campo di rinsavire, riflettendo alle funzioni necessarie delle membra verso il ventre e verso il capo del medesimo corpo.

La posizione del politico bresciano, fatta la tara della inevitabile strumentalità politica e propagandistica, si configurava quale atteggiamento perspicuo. Lo Zanardelli mostrava di essere consapevole del fatto che la storia, e taluni determinismi ambientali, avevano indotto la Valcamonica a stringere relazioni economiche più intense con la limitrofa provincia di Bergamo, ma anche con la vasta pianura del Po, piuttosto che con il Bresciano. La ferrovia, dunque, sarebbe valsa a correggere tale stato di cose. Essa avrebbe fatto sì che il capoluogo diventasse, oltre che centro amministrativo e burocratico, anche punto di riferimento dell'intera economia provinciale.

Alla realizzazione della ferrovia della valle dell'Oglio diede fondamentale contributo il politico cattolico Giuseppe Tovini. In questa sede importa cogliere un atteggiamento che, in certa misura, ci consegna l'immagine di un intellettuale che, alla forte appartenenza ideale, abbina un notevole grado di autonomia di giudizio, nonché il carattere di un politico duttile e realistico.

Un suo entusiasta biografo ci narra che la reazione di Giuseppe Tovini al documento pubblicato sul "Cittadino" del gennaio 1881, di cui s'è parlato, fu a dir poco di disappunto<sup>19</sup>; temperata dalla sua buona educazione e dalla naturale mansuetudine, ma nettamente contraria. Non ci è dato di sapere se la cosa corrisponda a verità. Nondimeno è del tutto verosimile.

<sup>19</sup> G. MELOTTI, *L'avv. Comm. Giuseppe Tovini e la ferrovia di Valle Camonica*, Trento 1952, pp. 31-32. L'autore riporta integralmente, in appendice, il documento del «Cittadino» che "fece il gioco dei Zanardelliani". "Tovini, perché infinitamente buono e paziente tacque, ma ne provò un grande dolore".

È stata giustamente sottolineata l'importanza di talune prese di posizione toviniane del 1872<sup>20</sup>. Giuseppe Tovini esprimeva, negli articoli ospitati sulla moderata «Sentinella» nell'ottobre di quell'anno, una lucida visione del problema ferroviario, scevro di pregiudizi ideologici. Avremo occasione di tornare su questi documenti. Per ora ci basta saggiarne il contenuto non occasionale, laddove l'autore afferma una visione prospettica, intorno al valore della ferrovia per lo sviluppo civile ed economico della comunità. A tale proposito vale la pena di lasciare la parola al Tovini:

Nessuno vorrà certo negare, né mettere in dubbio i vantaggi d'una ferrovia. Come le strade ordinarie sono necessarie per dar vita al commercio ed all'industria così le strade ferrate sono utilissime per svilupparli ed ingrandirli, ed anzi oggi sono quasi indispensabili come le strade ordinarie. E per persuadersene basta dare uno sguardo a tutte le nazioni incivilite. Ivi le reti ferroviarie sono estesissime, i governi fanno ingenti sacrifici per la loro costruzione, e crescono sempre più le domande di concessione per costruzione di nuove ferrovie. Non si può quindi dubitare che immensamente utile sarebbe la costruzione di una ferrovia anche nella Valle Camonica. E se non fossero sufficienti le ragioni e gli esempi a persuaderci, dovrebbe bastare un semplice confronto tra il commercio che esiste adesso nella valle, e quello che esisteva sotto al repubblica veneta, quando non c'erano nemmeno le strade ordinarie. Si narra, che allora, e non è un'epoca troppo lontana, rimontando al principio del secolo, quando qualcuno voleva andare a Venezia [...] doveva prima pensare a fare testamento, perché occorreano due o tre mesi [...]. Appena costruite le strade si è animato il commercio, si sono introdotti vari opificii ed ora solo nel trasporto dei viaggiatori non bastano quattro diligenze al giorno<sup>21</sup>.

Come le strade avevano favorito le economie locali, anche la ferrovia non avrebbe mancato di produrre analogo influsso positivo.

Si poneva, poi, il problema del tipo di strada ferrata da preferire. Le condizioni economiche non floride e le difficoltà di ottenere adeguati finanziamenti statali imponevano cautela. D'altra parte il progresso tecnologico aveva reso possibili notevoli risparmi.

---

<sup>20</sup> M. TACCOLINI, *Sviluppo infrastrutturale ed economia montana: le iniziative per la realizzazione della ferrovia in Vallecronica e il contributo di Giuseppe Tovini (1872-1896)*, «Bollettino dell'Archivio per la storia del movimento sociale cattolico in Italia», XXIX (1994), pp. 340-389. In appendice sono riportati gli articoli comparsi su «La sentinella bresciana» del 17 e 18 ottobre 1872, in cui il Tovini si firmava con lo pseudonimo *Il valligiano*, oltre ad altro materiale di estremo interesse.

<sup>21</sup> «La sentinella bresciana», 17 ottobre 1872, riportato in M. TACCOLINI, *Sviluppo infrastrutturale...*, p. 378.

Al punto che pensare ad una ferrovia che percorresse la valle non era più un'utopia. Infatti «pelle linee secondarie poteano bastare anche ferrovie più ristrette ed economiche». Tovini spiegava cosa intendeva per ferrovia economica: egli pensava ad un binario ridotto, in grado di «ridurre in proporzione tutto il resto che occorre a formare la ferrovia»<sup>22</sup>. Questo tipo di strada ferrata era particolarmente adatta per le vallate, per il risparmio nella costruzione e per il fatto che ben si inseriva in luoghi impervi, in virtù del suo ridotto ingombro. Nel secondo articolo era approfondito tale aspetto. Qui la convenienza della ferrovia a binario ridotto era illustrata nei particolari. La conclusione, sulla scorta degli esempi forniti da altri stati europei, ma anche da talune esperienze nazionali, era che «la spesa di queste ferrovie si riduce in media di circa due terzi della spesa che occorrerebbe per la costruzione di una ferrovia ordinaria, e questo risparmio si farebbe poi tanto maggiore, se la via venisse adossata (sic) ad una via carrettiera»<sup>23</sup>.

A prima vista, si potrebbe accostare la proposta di ferrovia economica, presente nel documento del 1881 della «Sentinella», anche se in posizione subordinata rispetto alla guidovia, di una ferrovia economica alla prospettiva indicata dal Tovini. La differenza in realtà non potrebbe essere più radicale. Non è chi non veda che il politico camuno giunge alle sue conclusioni tenendo conto delle esigenze economiche. La necessità di risparmiare risorse, derivante anche dalla considerazione che il prodotto della linea non sarebbe stato, almeno agli inizi, troppo elevato, portava a trovare delle soluzioni adeguate. Non v'è nello scritto del Tovini alcun cenno che lo possa avvicinare al *non possumus* ferroviario che di lì a un decennio troverà spazio sulle colonne del giornale cattolico bresciano.

Più avanti cercheremo di vedere quali erano i dati di cui il Tovini disponeva; tuttavia si può dire, fin d'ora, che egli teneva conto del dibattito che si era sviluppato in sede provinciale e dell'orientamento scaturito nei vari incontri, ufficiali ed ufficiosi, della Deputazione provinciale di Brescia e del comune capoluogo, nell'estate del 1872 in cui prevaleva l'idea di una linea che congiungesse Brescia ad Iseo.

Nel corso della lunga preparazione della ferrovia camuna, le più varie ipotesi si confronteranno. Di volta in volta si prospettò una ferrovia ora ordinaria, ora economica; si pensò, a costo di lacerazioni che incisero all'interno degli schieramenti politici, ad un percorso ridotto che arrivasse a Breno, sia pure in via provvisoria. Non si deve poi dimenticare che la costruzione della strada ferrata della valle dell'Oglio a scartamento normale fu il frutto di una condizione di necessità,

---

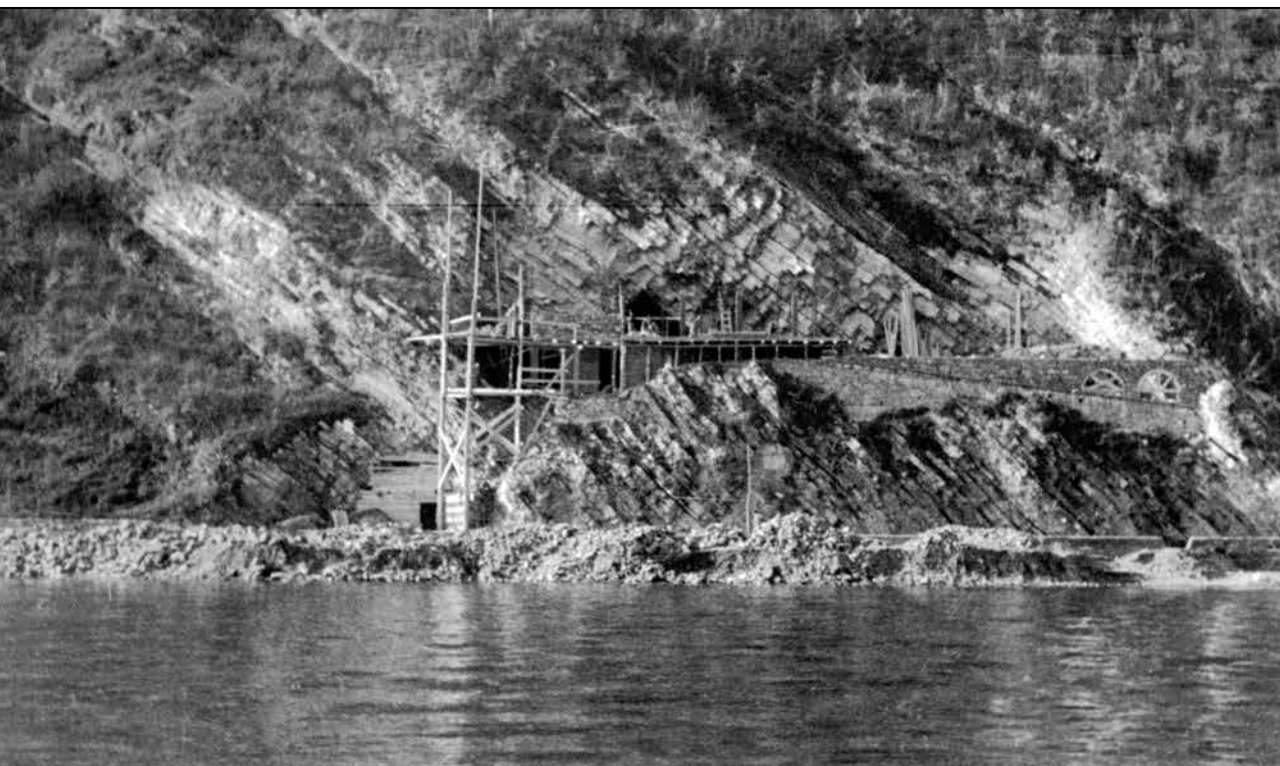
<sup>22</sup> Ibi, pp. 379-380.

<sup>23</sup> Ibi, p. 381.



maturata nel 1899, in un clima politico molto diverso da quello degli anni settanta. Verificata l'impossibilità di una ferrovia economica, non adatta a sostenere il traffico militare, in una plaga certamente coinvolta in eventuali operazioni belliche, la ferrovia ordinaria si imponeva; inoltre nuove opportunità erano offerte dalla legislazione<sup>24</sup>.

Si può dire che l'azione politica di Giuseppe Tovini mostra come il confronto, e lo scontro, zanardelliani-cattolici (e moderati) non si conformasse che in misura ridotta allo schema che vedeva la parte cattolica schierata senza tentennamenti per la tranvia, contro gli zanardelliani conquistati dal treno. Si corre il rischio di assolutizzare un confronto che, se ebbe espressioni di radicalità oltranzistica, ben presto si stemperò in atteggiamenti anche polemici, ma in cui prevaleva la pragmatica presa d'atto delle esigenze delle comunità del lago e della valle.



<sup>24</sup> Così si esprimeva il presidente della Deputazione provinciale di Brescia, nella riunione del Consiglio provinciale del 30 settembre 1899 (CP 1899, p. 79): "Una linea a scartamento normale sarebbe stata [...] finanziariamente impossibile quando venne votata la convenzione Ronchi; ma ora che per la Legge 30 aprile 1899 si può aspirare al sussidio di L. 5000 al chilometro per anni 70, la cosa muta radicalmente aspetto. Il progetto del 1886 importando la spesa di oltre L. 120.000 al chilometro risponde agli estremi di quella legge".

## 2. BRESCIA - ISEO O ISEO - COCCAGLIO?

In materia di storia delle ferrovie la questione dei tracciati assume importanza centrale. Decidere per un percorso voleva dire favorire dei territori, a scapito di altri. A prescindere dalla fiducia circa le virtù positive della strada ferrata, appare evidente che il disporre di una stazione, o di una fermata, agevolava gli spostamenti, favoriva gli insediamenti industriali ed era anche mezzo indispensabile per non perdere posizioni nei confronti di località dotate di servizio ferroviario.

Negli anni settanta, e oltre, si proposero e si discussero varie opzioni intorno ai percorsi che avrebbero dovuto seguire le strade ferrate intorno allo specchio del lago.

Il 1872 si rivela anno fecondo di dibattito. Quell'anno avrebbe rappresentato uno snodo fondamentale. Si radicava la consapevolezza della necessità di operare delle scelte e del fatto che coloro che non avessero espresso una propria opzione avrebbero inevitabilmente subito l'iniziativa altrui. Con ciò, si sarebbero affermati interessi che erano, o si pensavano, configgenti con i propri.

Il contesto era rappresentato dalla grande arteria, la cui costruzione era iniziata nel 1841 con la posa della prima pietra del ponte Mestre - Santa Lucia: la Milano - Venezia, la cosiddetta *Ferdinandea*. Come noto, le forti pressioni di Bergamo erano valse a far descrivere alla linea una deviazione, dai più giudicata antieconomica, a toccare la città orobica. Immediate erano state le rimostranze. Negli anni Sessanta si era ottenuto, da parte dello Stato, l'imposizione alla *Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Alta Italia* di costruire il tronco Treviglio - Coccaglio, una volta la Milano - Venezia avesse raggiunto il reddito lordo chilometrico di 35.000 lire<sup>25</sup>. L'obbligo fu adempiuto solo alla fine degli anni Settanta. In rapporto alla prospettiva di avere una linea fondamentale della rete nazionale, che sarebbe passata in fregio al lago ed alla valle, si presentarono due alternative: la Iseo - Coccaglio e la Paratico - Palazzolo - Coccaglio. Condivisa era la convinzione che la prospettiva utile era rappresentata dalla connessione con la grande realtà economica rappresentata da Milano, dalla valle del Po e, dunque, dalla possibilità di inserirsi nei traffici internazionali. Posta in tali termini la questione, risulta attenuato il divarior tra le due ipotesi. Entrambe si muovevano nella prospettiva che il Cattaneo aveva così sintetizzato, trattando della Milano - Venezia:

<sup>25</sup> La vicenda è puntualmente ricostruita in G. SPINELLI, *Un caso ferroviario: la correzione del tracciato della Ferdinandea fra Milano e Brescia*, «Studi Bresciani», V, n° 15 (1984), pp. 5-27.

... la strada ferrata passerebbe tra il popoloso Treviglio, e il frequentatissimo Santuario di Caravaggio [...], e presso la fiorente e industriosa Chiari potrebbe facilmente connettersi con la Fusa [il canale Fusia], la quale per la Francia Curta apre il varco alle navi del Lago d'Iseo, ai lanifici di quella Riviera, alle cave di Sarnico, al Mercato di Lovere, alle fornaci di Pisogne e alle miniere ed alle fabbriche di Val camonica e Val di Scalve<sup>26</sup>.

La questione del tracciato che localmente si collegasse alla linea principale era consegnato alla dialettica delle forze interessate. Nel 1872 era dato alle stampe un opuscolo, opera di Giovanni Andrea Gregorini<sup>27</sup>, proprietario dell'importante opificio siderurgico in Lovere. In esso si perorava la causa del collegamento di Palazzolo sull'Oglio con il Sebino. A Paratico vi sarebbe stato il nodo intermodale; qui si sarebbe connesso il servizio di navigazione con la linea che portava direttamente sulla Milano - Venezia, essendo già in servizio una linea Palazzolo - Coccaglio. La combinazione con il trasporto su acqua avrebbe attenuato i costi della realizzazione.

La linea Paratico (e Sarnico) - Palazzolo si poneva, dunque, quale proposta di soluzione della viabilità locale in relazione alla Milano - Venezia, come la Iseo - Rovato - Coccaglio. A giudizio del Gregorini presentava dei vantaggi su altre ipotesi. Solo essa era in grado di convogliare tutto il traffico di entrambe le riviere lacustri. In un prossimo futuro avrebbe costituito lo sbocco della auspicata ferrovia camuna. I suoi effetti si sarebbero rivelati positivi, innescando un circolo virtuoso per l'economia locale. Tra gli effetti positivi vi sarebbe stata l'incentivazione dell'innovazione da parte degli operatori delle miniere, dato l'aumento della produzione di ghisa negli opifici locali, favorita a sua volta dalla generale diminuzione dei costi di produzione<sup>28</sup>.

Si trattava di un progetto temuto da parte bresciana, in particolare da Iseo.

La sua attuazione, si temeva, avrebbe spostato l'asse economico del Sebino sulla sponda bergamasca. Esso ebbe rapido sviluppo, forse anche per la spesa relativamente esigua di cui abbisognava. Ottenuta la concessione nel 1873, la linea Paratico-Palazzolo fu inaugurata il 31 agosto 1876<sup>29</sup>.

I fautori della linea Iseo - Rovato - Coccaglio potevano contare su un vasto

schieramento che comprendeva i paesi che, nella provincia di Brescia, andavano da Soresina a tutta la valle. Documento di tale volontà è la cosiddetta *Petizione dei 72*. Il testo, pubblicato il 25 marzo del 1872, merita attenzione perchè in esso si trovano i temi e le argomentazioni che una vasta pubblicistica divulgherà nel tentativo, tenace quanto sfortunato, di affermare la linea Iseo - Rovato. Campione di tale battaglia fu, senza dubbio alcuno, l'iseano Gabriele Rosa<sup>30</sup>.

La *Petizione* prende inizio dalla sottolineatura della improcrastinabilità del tronco Treviglio - Coccaglio, giudicato di fondamentale importanza in quanto avrebbe servito le popolazioni che risiedevano "dal Tonale al cremonese. Il bacino del lago d'Iseo e le valli in esso pioventi comprendono centomila persone viventi in terre che producono solo il terzo della biada necessaria. Biada che traggono nella misura annua di duecentomila ettolitri da Cremona, da Soresina, Orzinuovi, Chiari per Iseo"<sup>31</sup>. Vi era dunque una ineliminabile contiguità economica, che era un dato storico, tra la valle e la porzione di pianura interessata. Da nord provenivano "castagne, bestiami, fieno, legnami, gesso, calce, pietre, ferro, torba. Da lì [i camuni] attingono anche per simile modo e più all'oriente, vino ed oggetti del vivere confortevole". Per tali scambi era necessaria una ferrovia che portasse dal lago alla linea Milano - Venezia. La Iseo - Coccaglio, appunto. Non mancava un riferimento alla fedeltà politica camuna al Bresciano, tema molto diffuso e, come s'è visto, caro anche a Zanardelli. Infatti "la Valle Camonica nel 1860 per molti conati espugnò il Decreto che la riannetteva alla Provincia di Brescia sua madre storica ed economica dopo 61 anni di arbitrario e violento distacco".

Gli scambi alimentati dalla valle dovevano trovare sfogo nei "14 chilometri da Iseo a Rovato - Coccaglio".

Nel documento manca, se osservato con gli occhi del presente, un riferimento polemico importante: non si spendeva una parola per contrastare la Brescia - Iseo. Sicuramente una proposta già avanzata, tanto che lo stesso Gregorini vi fa cenno, ma con ogni probabilità non ritenuta in grado di essere attuata. In effetti, la Commissione per il riordinamento e la classificazione delle ferrovie della Deputazione provinciale di Brescia in un suo documento, di poco successivo alla *Petizione*, dopo aver esposto le ragioni della modifica migliorativa della Milano - Venezia, elencava le linee la cui costruzione sarebbe stata opportuna

<sup>26</sup> C. CATTANEO, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, Idem, D. CASTELNUOVO FRIGESSI (a cura di), *Industria e scienza nuova. Scritti 1833-1839*, I, Torino 1972, p. 66.

<sup>27</sup> G. A. GREGORINI, *Considerazioni e dati statistici sopra un tronco di ferrovia che congiunga il lago d'Iseo, vallate e paesi circostanti colla grande ferrovia italiana*, Milano 1872, p. 12.

<sup>28</sup> Per una sintesi dell'opuscolo si veda M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità...*, pp. 11-13.

<sup>29</sup> Si veda di A. PICCINELLI, *La ferrovia a Paratico*, «Quaderni della biblioteca», 1, Paratico 2006.

<sup>30</sup> Per seguire l'inflessibile lavoro di persuasione del Rosa nei confronti dell'opinione pubblica bresciana e dei democratici zanardelliani si vedano le annotazioni contenute in M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità...*

<sup>31</sup> Riportata in G. VITALI, *La ferrovia puntiglio*, «Quaderni camuni», 34 (1986), pp. 83-148. Le citazioni sono tratte dalle pp. 87-89.



in rapporto ad essa. Innanzitutto la Coccaglio - Iseo<sup>32</sup>.

Nel breve volgere di mesi, verrebbe fatto di dire di giorni, la prospettiva mutò radicalmente. Nell'estate del fatidico 1872 l'ipotesi fatta propria da Provincia e Comune di Brescia era la Brescia - Iseo. La riunione tenutasi il 10 agosto 1872 presso il comune di Brescia sancì la Brescia - Iseo quale scelta opportuna. Lo schieramento poco prima compatto attorno alla Iseo - Coccaglio si sfaldò. Le comunità della Valcamonica aderirono, nella quasi totalità, alla nuova proposta. Anche in questo caso il Tovini ebbe un ruolo determinante. Egli argomentava<sup>33</sup> che la primitiva opzione era legata a due circostanze. Innanzitutto alla necessità di ribadire la richiesta della correzione del tracciato della Milano - Venezia e, in logica conseguenza, di avanzare una proposta di linea che collegasse la valle e il lago, tramite una strada ferrata alternativa alla Paratico-Palazzolo. Una volta che la Deputazione provinciale e il Comune di Brescia avevano assunto la Brescia - Iseo quale scelta da perseguire, non v'erano motivi per mantenere la posizione. Nella riunione del 10 agosto a Brescia, i vari sindaci dei comuni interessati, anche della valle, che "avevano dapprima votato pella linea Iseo - Coccaglio [ora] mutando avviso aderirono invece alla promozione della linea Iseo - Brescia a sistema ridotto".

Il Tovini sceglie un basso profilo, non motiva altrimenti il mutamento intervenuto. Non affronta la tematica che era alla base della ipotesi Iseo - Coccaglio. L'esistenza, cioè, di un forte flusso di traffici con la pianura padana e con il Milanese, tale da motivare la creazione di una infrastruttura che garantisse e incentivasse il volume degli scambi. Testimonianza di tale convinzione, che in quel torno d'anni Gabriele Rosa non mancherà di riproporre con costanza<sup>34</sup>, è la presa di posizione del sindaco di Darfo, datata 8 agosto 1872<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Ibi, p. 90.

<sup>33</sup> «La sentinella bresciana» 17 ottobre 1872, p. 377.

<sup>34</sup> L'illustre iseano, in interventi pubblici, come nelle comunicazioni private, in particolare con lo Zanardelli, sosteneva che i collegamenti con Brescia, il cui contenuto era essenzialmente di carattere amministrativo e burocratico, con scarso peso dei flussi di merci, potevano essere assicurati dalla tranvia, mentre la ferrovia era essenziale per porre i territori sebino e camuno in collegamento con il vasto mondo che tradizionalmente interagiva con essi. Si veda, ad esempio, ciò che scrisse su «La Vallecamonica», 1 e 8 gennaio 1881 (*Le vie commerciali della Valcamonica*): "La corrente verso Rovato si può dire del commercio grosso, che muove poche persone, quella verso Brescia e corrente più minuta con moto giornaliero d'assai più gente attirata dalla città [...] da antiche consuetudini, da bisogno e doveri amministrativi, giudiziari, politici, ed economici". Dunque la ferrovia Iseo - Rovato, mentre per andare a Brescia "una guidovia a trazione meccanica sulla via provinciale attuale acconciata che si spingesse sino dentro la città a surrogare economicamente gli omnibus attuali". Quando si pensò alla ferrovia Brescia Iseo "ignoravansi i servigi a brevi distanze dei trams e delle ferrovie economiche, onde si commise l'errore economico della ferrovia Paratico - Palazzolo".

<sup>35</sup> ASBs, *Comune di Brescia*, Rub. XVI, 6/2a, 1a parte.

In una lettera inviata al sindaco di Brescia egli esprimeva il disorientamento di chi si trovava a dover constatare che, ciò che appariva certo fino a poco prima, era stato repentinamente contraddetto. Serviva altro tempo per poter studiare meglio la situazione. Per tale motivo non era opportuna la partecipazione della municipalità di Darfo all'incontro promosso dal comune di Brescia. In ogni caso, ribadiva la convinzione che aveva alimentato la proposta della Iseo - Coccaglio. La Iseo - Brescia non poteva essere considerata la linea "del grande commercio e della sviluppatasi industria, a cui è più di tutto necessaria la ferrovia a sistema normale e che congiunga più direttamente per la linea Iseo - Coccaglio coll'arteria (sic) principale dell'Alta Italia, da cui per Treviglio più speditamente si verserebbe su Milano, Genova ecc". Inoltre la linea, "col suo prolungo per Soresina - Pizzighettone si apre lo sfogo il più immediato per Cremona - Lodi - Pavia al centro dell'Italia". D'altra parte, la lusinga di un prolungamento entro breve da Iseo a Pisogne e a Capo di Ponte non era altro "che una seduzione per far appoggiare intanto la linea Brescia - Iseo e tale diffidenza ha prodotto al momento una soppressione (sic) e la temenza che prolungandosi le divergenze non sorga più fortunata la risoluzione della linea Palazzolo - Sarnico".

Esplicito nel rifiuto della Brescia - Iseo era Cristoforo Zattini, membro della Commissione ferroviaria di Vallecamonica, la cui relazione era allegata alla lettera inviata dal sindaco della cittadina camuna a Brescia<sup>36</sup>. Questi rifiutava anche la ferrovia economica, non in grado di sostenere grandi traffici, considerando anche la prossima apertura della via del Tonale, che avrebbe collegato la valle al Tirolo. Ciò avrebbe incentivato i "trasporti di legnami e bestiami". In polemica evidente con il Tovini, si affermava che i rappresentanti delle comunità della Valcamonica che avessero aderito alle proposte del comune capoluogo, lo avrebbero fatto "violando il mandato loro conferito" nell'incontro del 23 marzo. Comune avrebbe dovuto essere, inoltre, il rifiuto della ferrovia a sistema ridotto, così come richiesto dalla commissione ferroviaria che proponeva la linea Iseo - Rovato - Chiari-Orzinuovi - Soncino - Soresina.

Come noto, le vicende si svolsero in modo difforme dai voti espressi dallo Zattini. Giuseppe Zanardelli divenne ministro dei Lavori Pubblici nel governo De Pretis nel 1876. Il primo ministero della Sinistra Storica che sorse dalla sconfitta della Destra

---

<sup>36</sup> Ibi. *Relazione Zattini*, Darfo 7 agosto 1872. Se si fosse accettato la Brescia-Iseo lo si sarebbe fatto "a proprio danno". La valle infatti doveva "spingere le proprie relazioni oltre i limiti dell'antica cerchia, e cercare lavoro e vendere i propri prodotti fuori della Provincia". Essa si doveva, infatti, connettere con le grandi linee ferroviarie in "quel punto donde più facilmente e prontamente possono le merci e i passeggeri diramarsi dove più velocemente e a minore spesa ritirare quei generi" di cui abbisognava.

sulla questione delle convenzioni ferroviarie<sup>37</sup>.

Dopo un iter parlamentare tormentato fu approvata, il 7 luglio 1876, la concessione della Brescia - Iseo alla Deputazione provinciale di Brescia. Il tronco Brescia - Iseo si poneva come parte finale della linea che avrebbe collegato La Spezia, Parma e Brescia. Una linea che avrebbe aperto la provincia al Centro e al Sud d'Italia.

Si apriva un periodo in cui, in luogo della celebrazione della sua politica infrastrutturale, lo statista bresciano trovò non pochi ostacoli. Ostacoli tali da fargli rimpiangere il suo coinvolgimento nei progetti ferroviari<sup>38</sup>.

Stretto tra l'esigenza dei sodali sebini, che richiedevano la ferrovia quale segno di una forte iniziativa politica, e le obiettive difficoltà di carattere economico, lo Zanardelli visse probabilmente uno dei momenti più travagliati della sua carriera politica. I referenti privati di un'opera di notevole impegno finanziario, almeno sulla scala locale, si mostrarono peraltro inadeguati. La vicenda dell'affarista Bonetti appare emblematica. Egli, assuntosi impegni che garantivano la rapida esecuzione dell'opera, ben presto frustrò le aspettative. Si cercarono delle soluzioni alternative, lo stesso Bonetti assicurava di essere sempre sul punto di coinvolgere capitali alla bisogna. Il risultato di tanto lavoro fu un cumulo di buoni propositi che non lasciarono il posto a realizzazioni.

La già ricordata legge n° 5002 del 1879 aprì una nuova prospettiva. Riprese vigore il dibattito sulla viabilità provinciale. In un primo momento sembrò che, nonostante tutto, le risorse fossero insufficienti. Nel contempo la polemica anti-ferroviaria assumeva forza nell'opinione pubblica. Finalmente, alla fine del 1881, il Consiglio provinciale assunse l'impegno di un prestito allo scopo di far fronte alla spesa per la strada ferrata che avrebbe unito il capoluogo alla riviera sebina<sup>39</sup>. L'anno successivo iniziarono i lavori e il *vecchio astuto* poteva celebrare ad Iseo, nel giugno del 1885, la realizzazione della *sua* ferrovia.

La costruzione della Brescia - Iseo non poneva fine all'agitazione locale per un collegamento tra la cittadina di Iseo e la linea Milano - Venezia. Sullo scorcio

<sup>37</sup> Su Zanardelli ministro dei Lavori Pubblici e, in particolare sulla sua attenzione alle tematiche infrastrutturali, si veda R. CHIARINI, *La sinistra al potere e la questione ferroviaria (con un inedito di Zanardelli)*, «Nuova rivista storica», LXIII (1979), fascicolo I-II, pp. 115-148. Resta fondamentale per la trattazione del tema il testo di G. CAROCCI, *Agostino Depretis e la politica interna italiana dal 1876 al 1887*, Torino 1956. Si veda anche C. VALLAURI, *La politica liberale di Giuseppe Zanardelli dal 1876 al 1878*, Milano 1967.

<sup>38</sup> ASBs, CZ, b 188, *Lettera di Zanardelli a E. Mantegazza* del 18 febbraio 1877. Rivolgendosi all'ingegner Emilio Mantegazza, lo Zanardelli esprimeva disappunto per l'eccessiva fretta fattagli per il rilascio della concessione.

<sup>39</sup> Lo ricordava «La provincia di Brescia» il 23 giugno 1885.

finale del secolo entrava in esercizio la tranvia Iseo - Rovato - Chiari. Nel 1883 e nel 1890<sup>40</sup> erano state avanzate proposte di collegamento, tramite guidovia, di Iseo e Rovato. Nel 1896 l'amministrazione provinciale concedeva la linea alla *Società anonima per la guidovia Iseo - Rovato - Chiari*, presieduta da Pietro Rossetti di Iseo. In seguito furono sistemate all'uopo le sedi stradali su cui sarebbe passata la tranvia per una spesa complessiva di 25,500 lire<sup>41</sup>.

Il servizio iniziò nell'ottobre del 1897<sup>42</sup>. I dati della gestione testimoniano che l'esercizio fu ben presto in attivo. Dal 1900 si registrarono degli esiti positivi. In quell'anno l'avanzo fu di lire 2782,29; l'anno successivo vi fu pareggio con quasi 80 lire di guadagno. Nel 1902 e nel 1903 si ebbe un avanzo di lire 6609,05 e 8790,34. Dal 1898 al 1903 i biglietti passeggeri avevano fatto incrementare gli introiti del 123% (da 27865,30 a 34146,40 lire). Erano più che quintuplicati gli incassi per il servizio merci (dalle 5842,70 lire del 1898 alle 29610,10 del 1903).

L'esercizio del 1903 aveva fatto registrare la copertura dei debiti accumulati dalla guidovia nei primi anni di esercizio; mentre la situazione non era così positiva se si considerava la copertura del materiale rotabile, considerato dalla Deputazione Provinciale di Brescia nel 1904, realizzato "in misura insignificante"<sup>43</sup>. Peraltro l'armamento, dopo sette anni di usura, si mostrava bisognevole di interventi. L'amministrazione provinciale ritenne di incrementare il sussidio concesso nel triennio 1902-1904, che era di 3.000 lire annue. Lo portò a 5.000 lire annue per il periodo 1905-1907. Nella proposta che la Deputazione rivolgeva al Consiglio si sosteneva l'esigenza di tale intervento. La tranvia Iseo - Rovato - Chiari era l'infrastruttura che reggeva la concorrenza con le altre forme di trasporto esistenti e in via di realizzazione da parte bergamasca: infatti

alla guidovia Sarnico - Tescore (sic) - Palazzolo, pur percorrente su territorio Bresciano, ora si aggiunge la nuova linea che da Trescore arriva già a Pianico, per inoltrarsi nel venturo anno nella Valle Camuna.

<sup>40</sup> Deputazione provinciale di Brescia, 15 maggio 1896, *Concessione alla società Anonima per la Guidovia Iseo - Rovato - Chiari*, in ASPBs (Archivio Storico della Provincia di Brescia), b. 893. *Tramvia Iseo - Rovato - Chiari. Concessione della linea*. Nel marzo del 1883 il progetto non era giunto stato attuato, in ragione del fatto che la società richiedente la concessione avrebbe dovuto "prolungare la linea fino a Chiari, ed Orzinuovi e possibilmente fino a Verolanuova". Nel 1890 era stata la volta di "alcuni benemeriti cittadini" i quali "domandavano pure la concessione d'una tramvia Iseo - Rovato - Chiari". Essi tuttavia ritiravano la loro domanda prima che la deputazione se ne potesse occupare.

<sup>41</sup> IBIDEM.

<sup>42</sup> I dati esposti di seguito sono desunti da ASPBs, b. 894, *Tram Iseo - Rovato - Chiari. Sussidi per servizio economico*. Deputazione Provinciale di Brescia. 8 novembre 1904. *Proposta di sussidio alla società della guidovia Iseo - Rovato - Chiari per il triennio 1905-1907*.

<sup>43</sup> IBIDEM.



È precisa intenzione della Deputazione provinciale di Bergamo di giovare del crescente movimento che sarà promosso dalla costruenda Ferrovia Camuna, per attrarlo per quanto possibile verso Bergamo, ed a tale intento già trovatisi in esercizio il tratto Bergamo - Trescorre - Pianico, pel quale quella Provincia ha già erogato L. 300.000, coll'espresso proposito di destinare l'importo di mezzo milione per spingere quella linea lunghezso la Valle Camonica in conveniente comunicazione colla ferrovia, che ora la Società Nazionale, allogataria, si dispone a costruire.

Si trattava, dunque, di intervento strategico su una linea che sarebbe dovuta essere ampliata "col suo allacciamento alla linea Orzinuovi per Crema e Lodi". La Deputazione bresciana osservava che la costruenda ferrovia camuna, riducendo ad un terzo i costi di conduzione in valle delle derrate alimentari, avrebbe permesso "di ridurre notevolmente la tradizionale produzione granaria in valle, per far luogo interamente ad una razionale coltura più adatta alle condizioni del suolo". Ciò, assieme all'industria che si sarebbe stanziata in valle, avrebbe propiziato migliori condizioni di vita. L'aumento della popolazione avrebbe incrementato ulteriormente gli scambi e, allo scopo, sarebbe servita appunto la guidovia Iseo - Rovato - Chiari.

Comunque la si voglia giudicare, l'opzione per un collegamento ferroviario tra Iseo e Coccaglio, cioè con la Milano - Venezia, restava una questione aperta. Una questione che coinvolgeva le popolazioni e le istituzioni locali. Vi era la necessità di far fronte alla concorrenza bergamasca; nel contempo si considerava Rovato un importante snodo che connetteva con le aree più sviluppate del paese.

Appare significativo che lo stesso responsabile alla costruzione della ferrovia Iseo-Edolo si occupasse del tema, in prossimità della conclusione dell'opera. L'ingegner Luigi Conti Vecchi, direttore di lavori della linea Iseo - Edolo, era autore di un opuscolo dal titolo *Utilità della ferrovia Iseo - Rovato*<sup>44</sup>. Il collegamento con Rovato era "l'unico efficace collegamento della Valcamonica alla rete ferroviaria italiana".

Il Conti Vecchi svolgeva delle considerazioni che vertevano su stime d'ordine tecnico intorno alla linea Brescia - Iseo, sulla quale confluiva la ferrovia camuna. I carri in uso sulle Ferrovie dello Stato, come le pesanti locomotive, non potevano percorrere il tratto da Iseo al capoluogo, causa la "debolezza d'armamento". Il percorso della Iseo - Rovato incontrava minori dislivelli, tanto che i convogli per Brescia, col medesimo carico richiedevano un impiego di personale e di

trazione calcolato quattro volte superiore. Per tale motivo, il tragitto Iseo - Rovato - Brescia, di 32 chilometri, era "virtualmente molto più corto del percorso diretto di soli 24 km Iseo - Brescia".

Anche nella trattazione del Conti Vecchi tornava il tema della concorrenza di Bergamo. Non favorendo i collegamenti con Milano, si dava spazio all'iniziativa bergamasca, tenendo conto che la città orobica era collegata col lago a sud e a nord a Sarnico e a Lovere, per mezzo di una guidovia. Inoltre era stato deliberato da quel Consiglio provinciale un sussidio per la tranvia di Valcavallina.

Pare di scorgere, nell'argomentare del direttore della costruzione della linea camuna, degli echi delle posizioni di Gabriele Rosa. Il collegamento ferroviario per Brescia sarebbe stata "una linea suburbana a intenso movimento". Avrebbe servito il traffico passeggeri e favorito il turismo nella valle dell'Oglio.

Vi erano, inoltre delle valutazioni intorno alla fruizione della linea a scopi militari. La leggerezza dell'armamento non avrebbe permesso il passaggio di carri militari. La ferrovia camuna sarebbe stata senz'altro di notevole importanza nelle operazioni belliche: essendo collocata "presso il confine coll'impero austriaco, percorrendo una regione destinata fino dall'inizio di una guerra ad importanti operazioni". Si doveva, dunque, concludere che era necessaria una linea che potesse connettere la valle con la rete ferroviaria nazionale. Non a caso l'armamento della ferrovia camuna era atto alle esigenze belliche. Al contrario, la Iseo - Brescia "non avrebbe permesso, per la debolezza delle opere d'arte e dell'armamento (rotaie da 21 kg al metro)" il transito dei pesanti convogli di guerra.

Non appariva conveniente neppure l'adeguamento dell'armamento della Brescia - Iseo. L'allargamento della sede stradale, il rafforzamento delle strutture, la sostituzione dei binari in modo da avere rotaie di 36 kg al metro; la trasformazione, cioè, della ferrovia dal terzo tipo delle linee complementari ad una del primo tipo costituiva una spesa ingente in rapporto agli esiti. Infatti, le pendenze troppo pronunciate avrebbero consentito solo un relativo aumento delle capacità di trasporto.

La domanda di concessione della Iseo - Rovato, presentata al Governo, nel 1907 passò all'esame del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. La linea fu inaugurata il 3 settembre 1911.

---

<sup>44</sup> ASPBs, b. 1769. *Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. Sussidio provinciale pel prolungamento a Rovato*. Si trattava di un documento allegato alla domanda di concessione della linea, non datato.



#### LA PRESENZA INGOMBRANTE DI LOVERE.

La terza questione consiste nel confronto serrato tra le due sponde del Sebino intorno alle vie di comunicazione. In tale contesto risulta centrale la funzione di Lovere. Solo in un secondo tempo il centro dell'alto lago, e le sue aspettative, si integreranno, anche se non totalmente, con gli interessi orobici. Infatti, l'atto che apre la vicenda, a ben vedere, risulta polemico soprattutto nei confronti di Bergamo. La sortita del comune di Lovere, di cui ci occupiamo, esprimeva anche una corretta esigenza di intermodalità, tanto più opportuna in un contesto lacuale.

Nella seduta del 15 aprile 1883 la municipalità loverese licenziò, votandolo a larga maggioranza, un ordine del giorno destinato a smuovere le acque del dibattito infrastrutturale. Si chiedeva che Lovere fosse aggregato alla provincia di Brescia. Nella stessa occasione era nominata una commissione, composta da quattro maggiorenti locali, con il compito di esperire tutte le possibilità atte a perseguire lo scopo, non esclusa un'opera di convincimento delle opinioni pubbliche. I commissari presentarono nel mese d'aprile una *Memoria della Commissione istituita dal Municipio di Lovere per ottenere il distacco di quel comune*<sup>45</sup>.

Il punto di partenza del ragionamento era costituito dalla constatazione di una intrinseca, e frustrata, *brescianità* della cittadina sebina. Separato nel 1859 dalla Valle Camonica, a cui era stato aggregato dal periodo napoleonico, il comune di Lovere era stato assegnato al Bergamasco. Si era trattato di un atto che esprimeva l'ignoranza dei legami culturali ed economici che avvicinavano la cittadina alla provincia di Brescia. Legami rinsaldati da una storia secolare. In seguito a ciò "rimase Lovere [...] quasi un membro staccato dal suo corpo, e per di più posto ad un estremo lembo di una Provincia colla quale non può avere che poche o punto comunicazioni commerciali"<sup>46</sup>.

L'approssimarsi della costruzione della ferrovia, che si mostrava di ritenere pressoché imminente anche in valle, spingeva a prendere posizione.

L'argomentazione proseguiva collegando logicamente l'affermazione intorno all'appartenenza amministrativa di Lovere e la proposta di un tracciato della strada ferrata, diverso da quello caro alla Deputazione provinciale di Brescia: la cosiddetta *linea di Lovere*. Un percorso che si sarebbe sviluppato da Iseo a Lovere, con

<sup>45</sup> *Memoria della Commissione istituita dal Municipio di Lovere per ottenere il distacco di quel comune*, Bergamo 1883, presentata al Consiglio comunale il 24 aprile 1883. In appendice è riportato l'ordine del giorno di cui si è detto. I commissari erano: il sindaco della cittadina, Gio Battista Zitti, l'ingegner Giuseppe Casari, Daniele Milesi, presidente della Società Loverese di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo e Girolamo Volpi.

<sup>46</sup> IBI, p. 4.



l'ausilio dei natanti della Società di Navigazione, significativamente e autorevolmente rappresentata nella commissione. Poi, fruendo della strada Nazionale n° 17 del Tonale, una guidovia avrebbe condotto “a Breno ed Edolo, cioè per tutta la lunghezza della Valle Camonica”<sup>47</sup>. Non quindi la *linea di Pisogne* tutta scorrente nel Bresciano e sconsigliata in base a valutazioni economiche e di fattibilità, resa, peraltro, ardua dalla condizione dei luoghi<sup>48</sup>.

Gli estensori del documento ritenevano che la *linea di Lovere*, oltre ad essere la soluzione più economica e razionale, fosse il mezzo essenziale per mantenere la grande funzione economica della cittadina lacustre nell'ambito locale. Si sarebbe consolidata la sua funzione di città-porto. A Lovere sarebbero confluiti i traffici della vallata dell'Oglio e delle valli minori che naturalmente gravitavano sullo specchio del lago.

La municipalità dell'alto lago non era nuova a prese di posizione incentrate sul cruciale tema infrastrutturale. Nel 1861 Fortunato Zitti, sindaco di Lovere, aveva pubblicato una memoria dal titolo *Lovere e le valli della Lombardia, nei riguardi del più opportuno riordinamento amministrativo e giudiziario* (Bergamo 1861). Anche in quel caso l'*incipit* era costituito dalla legge del 1859 che aveva staccato la Valcamonica dal Bergamasco. Si era formato un solo circondario in cui Lovere si trovava a dipendere da Clusone; mentre la valle dell'Oglio era riunita nel mandamento di Breno.

In entrambi i casi si verificava un grave inconveniente. La dinamica economica trainava verso Milano, Bergamo e Genova, mentre la necessità di recarsi per motivi amministrativi verso “i centri fittizi statuiti dalla ricordata legge obbligano la più parte delle popolazioni ad andare a ritroso”<sup>49</sup>. Si trattava di un *vulnus* per Lovere, ma anche per Pisogne. La riunificazione amministrativa della Valle Camonica e dell'alto lago nel Bergamasco si poneva quale soluzione che avrebbe favorito lo sviluppo delle vocazioni che avevano reso prospera quella contrada. Si sarebbe costituito, in tal modo, il maggior distretto siderurgico lombardo, risultato dell'unificazione dei mandamenti di Breno e di Edolo con quelli di Lovere e Clusone<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> IBI, p. 10.

<sup>48</sup> IBI, p. 6.

<sup>49</sup> Citato in G. GREGORINI, *Le infrastrutture sovrapposte. Alle origini della Società anonima della guidovia camuna (1883-1903)*, in M. TACCOLINI (a cura di) *Economia, società, credito e infrastrutture in Val Camonica tra Otto e Novecento*, Brescia 2002, p. 139.

<sup>50</sup> IBI, nota 12: tale era la considerazione contenuta anche nella relazione alla Camera di commercio di Bergamo, presentata da Andrea Gregorini e da Fortunato Zitti, *Industria del ferro nella provincia di Bergamo. Rapporto alla Camera di commerci, Bergamo* 1860.

L'appartenenza amministrativa di Lovere era valutata, dunque, in dipendenza delle opportunità di attuare progressi nei collegamenti. Ora sembrava che da parte bresciana si andassero prendendo delle decisioni che avrebbero ipotecato il futuro delle economie locali. Dopo l'entrata in esercizio della Paratico - Palazzolo, avvenuta nel 1876, la Deputazione provinciale di Brescia aveva preso in considerazione il collegamento con la valle. L'occasione era stata offerta dalla legge del 1879<sup>51</sup>. Il Consiglio provinciale aveva chiesto, nell'ottobre di quell'anno, l'inserimento del tratto ferroviario Iseo - Pisogne - Breno tra i 1530 chilometri finanziabili previsti dalla legge. Nel 1882 la Deputazione bresciana aveva finanziato gli studi per una linea che conducesse da Iseo a Edolo. Se ne era parlato nel marzo del 1883. Di là delle affermazioni ufficiali è abbastanza agevole osservare che la situazione era molto interlocutoria. Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici era in attesa del nuovo progetto. Nel dibattito in Consiglio provinciale del 27 febbraio tutti erano stati concordi sulla necessità della ferrovia camuna. Si dibatteva, tuttavia, sulla reale entità dell'opera, sul “sistema preferibile” di costruzione. La maggioranza era per il sistema economico a scartamento ordinario. Alcuni ritenevano ancora che la tranvia fosse la soluzione migliore.

La situazione doveva apparire sommamente incerta. Ciò spingeva a prendere posizione, temendo che si imboccasse una strada da cui, si temeva, sarebbero provenuti danni futuri. In quel torno d'anni i comuni della riviera orientale del lago si erano uniti in comitato. Li spingeva ad agire il fatto, che pareva assodato, che la strada ferrata non sarebbe giunta sui loro territori. La cosa appariva tanto più grave per i comuni di Sale Marasino e Marone i quali ospitavano una secolare attività laniera che, in quel frangente, viveva una congiuntura critica. La *meccanica viabilità* era lo strumento essenziale per il rilancio dell'attività manifatturiera in questi centri. Del resto, il ricordato progetto di strada ferrata avanzato dall'amministrazione provinciale faceva temere il peggio, ignorando la riviera sebina. Al proposito Zanardelli era stato, a suo tempo, molto chiaro: considerando le difficoltà derivanti dalla conformazione dei terreni tra Marone e Pisogne, assieme all'esigenza di dare risposta positiva alle aspettative di Edolo, conveniva “maggiormente una guidovia fra Pisogne ed Edolo che una fra Iseo e Breno, la quale può essere supplita da un servizio lacuale di piroscafi ben regolati”<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> ASBs, CZ, b. 822 *Relazione della Deputazione Provinciale al Consiglio intorno alla Ferrovia di Vallecamonica*, a stampa, 1° aprile 1884. Le informazioni che seguono sono tratte da questo documento.

<sup>52</sup> CP 1879, 12 settembre.

Nonostante le ultime deliberazioni in favore della ferrovia camuna da Iseo a Edolo erano giustificati i dubbi dei comuni della sponda orientale.

Tra 1881 e 1882 i comuni di Sale Marasino, Vello, Sulzano e Marone furono protagonisti di un'agitazione che portò alla stesura di un progetto di tramvia. Quando la ferrovia fosse giunta ad Iseo avrebbe dovuto connettersi con una guidovia per la Valle Camonica. Condivideva quel fine anche la municipalità di Pisogne. Il progetto era stato predisposto dall'ingegner Tito Brusa, ex capo dell'Ufficio tecnico della Provincia di Brescia. Il comitato tranviario proponeva la guidovia quale soluzione più adeguata. La raccomandavano le minori spese di cui abbisognava. L'amministrazione provinciale aveva deciso di domandare la concessione di una linea ferroviaria Iseo - Breno. Tuttavia, si affermava, mostrando di temere che la riviera potesse essere servita dai battelli, che era necessario che la strada ferrata percorresse le rive del lago. Ciò "sia per impedire i trasbordi, sia per trarre maggior alimento dai Paesi della medesima, e specialmente da Sale Marasino e Marone colle loro rinomate fabbriche di lana, e colle fornaci di calce, alcune anche a fuoco continuo"<sup>53</sup>.

La stessa sfiducia nelle realizzazioni pratiche in tema infrastrutturale sembrano essere all'origine del buon accoglimento della proposta loverese in valle; 43 municipalità camune avevano sottoscritto documenti in cui si sosteneva l'idea di una tramvia Rovato - Edolo<sup>54</sup>. La Deputazione, si sosteneva, non mostrava solerzia alcuna. L'idea, poi, di congiungere Iseo a Breno lasciava insoddisfatta l'esigenza di condurre la strada ferrata in tutta la valle. La proposta della tramvia camuna si inseriva nel lavoro, di cui s'è detto, inteso a chiedere la concessione della guidovia Iseo - Rovato.

---

<sup>53</sup> ASPBs, b. 833, *Pratica Ferrovia Iseo Breno Edolo. Relazione di Giovanni Battista Francesconi alla Deputazione provinciale di Brescia per conto della commissione per la guidovia del Sebino*, 27 dicembre 1881. Il 28 settembre di quell'anno i comuni rivieraschi scrivevano Onorevole Commissione nominata allo scopo di svolgere gli atti per la costruzione della Guidovia Iseo - Pisogne. I comuni, preso atto degli esiti degli studi condotti dall'ingegner Tito Brusa chiedevano ai componenti la commissione, Sig. Francesconi Giovanni Battista, Sangalli Giuseppe e Turla Angelino, di presentare alla Deputazione provinciale gli studi e di «fare pratiche in previdenza a che la stazione ferroviaria che dovrà costruirsi in Iseo, sia posta in tale località che si presti con tutta la possibile comodità e minor spesa anche per la guidovia da Iseo Valle camonica».

<sup>54</sup> ASBs, CZ, b. 805, *Le ferrovie della provincia*. Un documento, datato Edolo 30 novembre 1883, era siglato da 18 giunte comunali dei comuni di del mandamento di Edolo. Appoggiavano la richiesta della «costruzione di una linea di TRAM a vapore da Rovato ad Edolo». La tramvia era soluzione economica e realizzabile. Essa avrebbe evitato al Mandamento di Edolo di rimanere nella «triste prospettiva della impossibilità assoluta di poter in avvenire costituire un consorzio per il prolungamento fino ad Edolo». Vi è poi una seconda presa di posizione filotranviaria, delle giunte municipali di 25 comuni bresciani e bergamaschi.

Nonostante le petizioni degli enti locali, la *linea di Lovere* non ebbe fortuna. Sostenuta anche dall'autorevole personalità del conte Ludovico Bettoni Cazzago, sia in Consiglio provinciale sia in un opuscolo<sup>55</sup>, fu rifiutata definitivamente nella seduta del Consiglio del 21 aprile 1884. Veniva lasciato cadere l'ultimo appello rivolto alla Deputazione bresciana da parte di Lovere<sup>56</sup>. Non era mancata, peraltro, una vigorosa reazione da parte di molti comuni della valle, in testa Pisogne. In un *Memoriale* pubblicato nel 1883 erano riportate le ragioni della ferrovia di valle, della Brescia - Iseo - Edolo. L'antica predisposizione della vallata dell'Oglio, costituita dalle capacità umane e professionali dei suoi abitanti, nonché dalle risorse naturali, poteva essere messa in valore solo con la strada ferrata. La mancanza di moderne infrastrutture era all'origine dell'impoverimento di quella plaga. Impoverimento economico, senz'altro, ma anche umano. Lo stesso clima del vivere civile era stato degradato. Il declino della siderurgia aveva respinto le popolazioni nelle condizioni di un'economia silvopastorale: "onde ad una classe di operai laboriosi, onesti ed intelligenti si va man mano sostituendo una quantità di legnajoli e caprai il cui rozzo e quasi selvaggio mestiere contrasta ogni gentile tendenza, ogni educazione intellettuale e morale e si risolve anziché in un lavoro economicamente proficuo in una vandalica devastazione dei boschi"<sup>57</sup>.

Gran parte dello scritto era dedicato a demolire la proposta della cittadina dell'alto lago. Si affermava che Lovere aveva trovato appoggi<sup>58</sup> in quel di Brescia, si sottolineava, ovviamente, la minor spesa richiesta dal tracciato bresciano, anche in

---

<sup>55</sup> L. BETTONI-CAZZAGO, *Battelli-treno sul lago d'Iseo*, Brescia 1884.

<sup>56</sup> IBI, *Lettera della Commissione del comune di Lovere alla Deputazione provinciale di Brescia*, 10 aprile 1884. In essa si sosteneva che la *linea di Lovere* si qualificava come "soluzione più favorevole agli interessi della Provincia Bresciana e nel tempo istesso al soddisfacimento dei bisogni e dei desideri dell'intera Valle Camonica, poiché è invocato ed appoggiato dal voto di ben quarantatré Municipi della Valle; ha il concorso della Provincia di Brescia che provvede per la sistemazione del tratto di strada Nazionale fra Corna e Lovere; ha il concorso della Società di Navigazione a Vapore sul Lago d'Iseo, che provvede per i trasporti tra Lovere e Iseo; ha l'offerta di un concessionario che si assume l'obbligo dell'armamento e dell'esercizio senza sussidi né garanzie da parte della Provincia e dei Comuni interessati".

<sup>57</sup> IBI, p. 8.

<sup>58</sup> *La ferrovia della Valle Camonica avanti al Consiglio Provinciale di Brescia*, Memoria a cura del Comitato promotore della ferrovia e delle rappresentanze dei principali comuni della Valle Camonica, Brescia 1883, p. 44. Nel verbale della seduta del 15 aprile 1883 del consiglio comunale di Lovere vi era un preciso riferimento ad un abboccamento "tenuto in Brescia tra due rappresentanti la Giunta Comunale di Lovere e quella di navigazione, ed il rappresentante una Società assuntrice di tramwais, il quale aveva assicurato che qualora il Consiglio Comunale di Lovere, facesse richiesta regolare tendente la sua annessione alla Provincia di Brescia, detto rappresentante si obbligherebbe ad inoltrare tosto domanda al Ministero per la riduzione del piano stradale sulla via nazionale Lovere-Edolo, e chiederne la concessione e l'esercizio".



rapporto alla popolazione servita. Se si consideravano le industrie che sarebbero state servite, gli opifici posti sulla riva sinistra del lago non erano meno importanti, nel loro complesso, dello stabilimento Gregorini.

È stato giustamente rilevato che la presa di posizione loverese rappresentò “un duro richiamo per Bergamo, che pose più attenzione alle richieste avanzate da quella estrema parte della sua provincia”<sup>59</sup>. La città orobica sviluppò, in seguito, una intensa azione che la pose in contrasto con la consorella bresciana. In questa sede non è possibile seguire nei dettagli la vicenda. Ci limiteremo a cogliere le tappe di un dibattito che impegnò le classi politiche di entrambe le province per due decenni.

In seguito alla risoluzione assunta dal Consiglio provinciale nell'aprile del 1885 sulla spinta dello Zanardelli si sviluppò una vasta consultazione. Nel volgere di poco più di un anno la grande maggioranza dei comuni aderiva al consorzio previsto dalla legge, impegnandosi anche finanziariamente. A frustrare le aspettative giungeva, nel 1887, la decisione del parlamento che riduceva gli stanziamenti a favore delle ferrovie secondarie<sup>60</sup>. Il progetto predisposto dall'Ufficio Tecnico provinciale non poteva essere attuato. In tale frangente riprendeva l'iniziativa bergamasca.

Dal 1885 la provincia di Bergamo aveva presentato domanda di concessione di una linea ferroviaria che dal capoluogo, sarebbe giunta in valle, a Corna di Darfo, passando per Lovere. Si faceva acuta la preoccupazione di parte bresciana. Le prese di posizione pubbliche della Provincia orobica non erano tali da smorzare le ansie bresciane<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> E. TARSIA, *Le comunicazioni per strada ferrata da Bergamo con la Valle Camonica*. Parte prima. *Guidovia camuna*, «Quaderni camuni», 1 (1978), p. 45. Testimonia della preoccupazione suscitata nell'opinione pubblica bergamasca lo scritto del deputato al parlamento Luigi Cucchi (L. CUCCHI, *La questione di Lovere. Appunti e considerazioni*, Bergamo 1883), in cui si contestavano con acrimia le lamentele di Lovere, se ne mostrava il carattere pretestuoso. Nel contempo si sottolineava la necessità di collegare Lovere a Bergamo per mezzo di un tram, e di far proseguire la strada ferrata in Valcamonica. Cadeva poi nell'indifferenza generale l'atto formale compiuto dal Consiglio provinciale di Brescia (CP, 1884, pp. 112-115). Il 15 aprile 1884 l'assemblea dava il proprio assenso alla richiesta, il suo era parere consultivo, di Lovere si essere associato alla provincia di Brescia. Nella relazione introduttiva della Deputazione si osservava, invero in modo piuttosto tartufesco, che la richiesta non era per nulla motivata da finalità viabilistiche.

<sup>60</sup> La legge del 24 luglio 1887, prendendo atto di una congiuntura economica sfavorevole, riduceva a 3000 per chilometro il contributo statale per un periodo di 70 anni. Si imponevano spese molto superiori al preventivato. Per la vicenda della consultazione dei comuni, che si configura anche quale straordinaria opera di autorappresentazione delle municipalità collegate lungo il traffitto della costruenda ferrovia, si veda M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità...*, pp. 78-87.

<sup>61</sup> Si veda la lettera a stampa della Deputazione provinciale di Bergamo del 27 aprile 1886. L'obiettivo polemico era costituito dalla linea Iseo - Pisogne-Breno-Edolo. Preferibile il tracciato Bergamo-Lovere da proseguire in Valcamonica. Lo raccomandavano preminenti motivazioni militari. Citata in G. GREGORINI, *Le infrastrutture sovraposte...*, pp. 142-143.

La pratica ferroviaria bergamasca, ancorché avesse ricevuto approvazioni degli organi tecnici del ministero dei Lavori Pubblici non riusciva ad ottenere il nulla osta ministeriale. Pareva che il contemporaneo stallo delle iniziative di Brescia potesse favorire una convergenza delle due province intorno all'ipotesi avanzata da Bergamo. Tale fu l'oggetto del dibattito in Consiglio del 10 aprile 1889 per iniziativa di Enrico Sigismondi<sup>62</sup>.

Di fronte al rifiuto della Bergamo - Lovere - Corna espressa dal deputato provinciale Eugenio Bonardi, temperato da una generica disponibilità a tenere conto anche delle iniziative che provenivano da parte bergamasca, Giuseppe Tovini affermava la propria adesione al disegno bergamasco. Lo muoveva la considerazione che, al punto in cui ci si trovava, era necessario collaborare. Era apparsa chiaramente l'inconsistenza del capitale privato disponibile per l'opera. Non restava che contare sulle proprie capacità. L'unica ipotesi praticabile in campo era la linea che, passando per Lovere, sarebbe giunta a “Corna e ancor più su”. Del resto era “naturale questo movimento della Valcamonica verso la Provincia di Bergamo”. Appariva, inoltre, inevitabile che quella provincia cercasse con tutti i mezzi di dare sostegno ai propri commerci. Forse, come ho avuto occasione di osservare altrove, tra i moventi del Tovini ve n'erano taluni di carattere politico, inerenti la formazione dell'alleanza tra cattolici e liberali moderati che proprio a Bergamo stava dando i primi frutti e rappresentava un caso nazionale<sup>63</sup>. Si deve tuttavia riconoscere che le motivazioni che egli proponeva appaiono dotate di una loro necessità.

Il politico camuno tornava sul tema in una lettera pubblicata dal «Cittadino». Egli ribadiva la sua opzione per la ferrovia economica come la più adatta alle possibilità economiche e alla conformazione orografica del territorio montano. Tuttavia, vi era la necessità di avere una forma di viabilità moderna, la cui mancanza era avvertita con lancinante urgenza. Essendo, inoltre, sempre più remoto il contributo statale, “mi sarei accontentato anche d'un *tram*, se fosse stato possibile farlo ed anzi io mi sarei accontentato di un *tram* anche solo a *cavalli*, purché si ottenesse un miglioramento nella viabilità della Val Camonica”<sup>64</sup>.

Il tempo passava senza che si fossero compiuti passi significativi né di qua né

---

<sup>62</sup> CP. 1889, pp. 28-33.

<sup>63</sup> M. PENNACCHIO, *La meccanica viabilità...*, pp. 94-95. Si veda anche G. ZANCHI, *Bergamo liberale (1860-1904)*, pp. 98-99 e G. RUMI, G. MEZZANOTTE, A. COVA (a cura di), *Bergamo e il suo territorio*, Milano 1977.

<sup>64</sup> «Il cittadino di Brescia», 2 settembre 1889, riportato in M. TACCOLINI, *Sviluppo infrastrutturale ed economia...*, pp. 388-389.

di là del Sebino. In quel clima si rafforzava la tendenza, preconizzata dal Tovini, ad una collaborazione tra Brescia e Bergamo, necessitata dal fatto che si doveva mettere in comune le forze. Tale tendenza si manifestò nella prima metà degli anni Novanta senza tuttavia lasciare tracce durature.

I comitati ferroviari di Capo di Ponte e di Edolo, nell'incontro tenutosi il 9 aprile 1893 in Edolo<sup>65</sup>, cui parteciparono moltissime rappresentanze municipali, ma anche singoli personaggi espressione del notabilato locale, promossero il progetto predisposto dagli ingegneri Calini e Tosana. Si trattava della linea Pisogne - Corti - Corna - Breno. Si prevedeva anche il collegamento del centro di Corti, poco distante da Lovere, con questa cittadina. Era la quadratura del cerchio. Su tale proposta si sviluppò la consultazione presso le comunità. Gli esiti furono deludenti: circa un terzo dei comuni diede il proprio assenso, peraltro ponendo tutta una serie di condizioni<sup>66</sup>. Rimaneva l'entusiastica partecipazione di Lovere. Non fu estranea al fallimento dell'iniziativa la reazione animata anche allora, come dieci anni prima, da Pisogne<sup>67</sup>.

Espressione della stessa volontà compromissoria pare essere la proposta avanzata dall'Ufficio Tecnico della Provincia, cui aveva dato il suo contributo l'ingegner Carlo Tosana. Si trattava del progetto presentato nel 1894, che prevedeva lo sviluppo della strada ferrata da Iseo per tutta la valle. Il fatto rilevante era costituito dal doppio percorso previsto da Pisogne a Darfo. Così si esprimeva l'ingegnere capo provinciale:

il progetto contempla due tracciati diversi fra la Stazione di Pisogne e quella di Darfo, l'uno sulla sponda sinistra dell'Oglio [...] che tocca Pian Camuno e Artogne, l'altro sulla sponda destra [...] che tocca Corti sopra Lovere indi Rogno [...]. La linea segue il thalweg della valle [il fondovalle] e solo si sposta a destra o a sinistra dell'Oglio secondo le circostanze tecniche ed economiche lo consigliavano<sup>68</sup>.

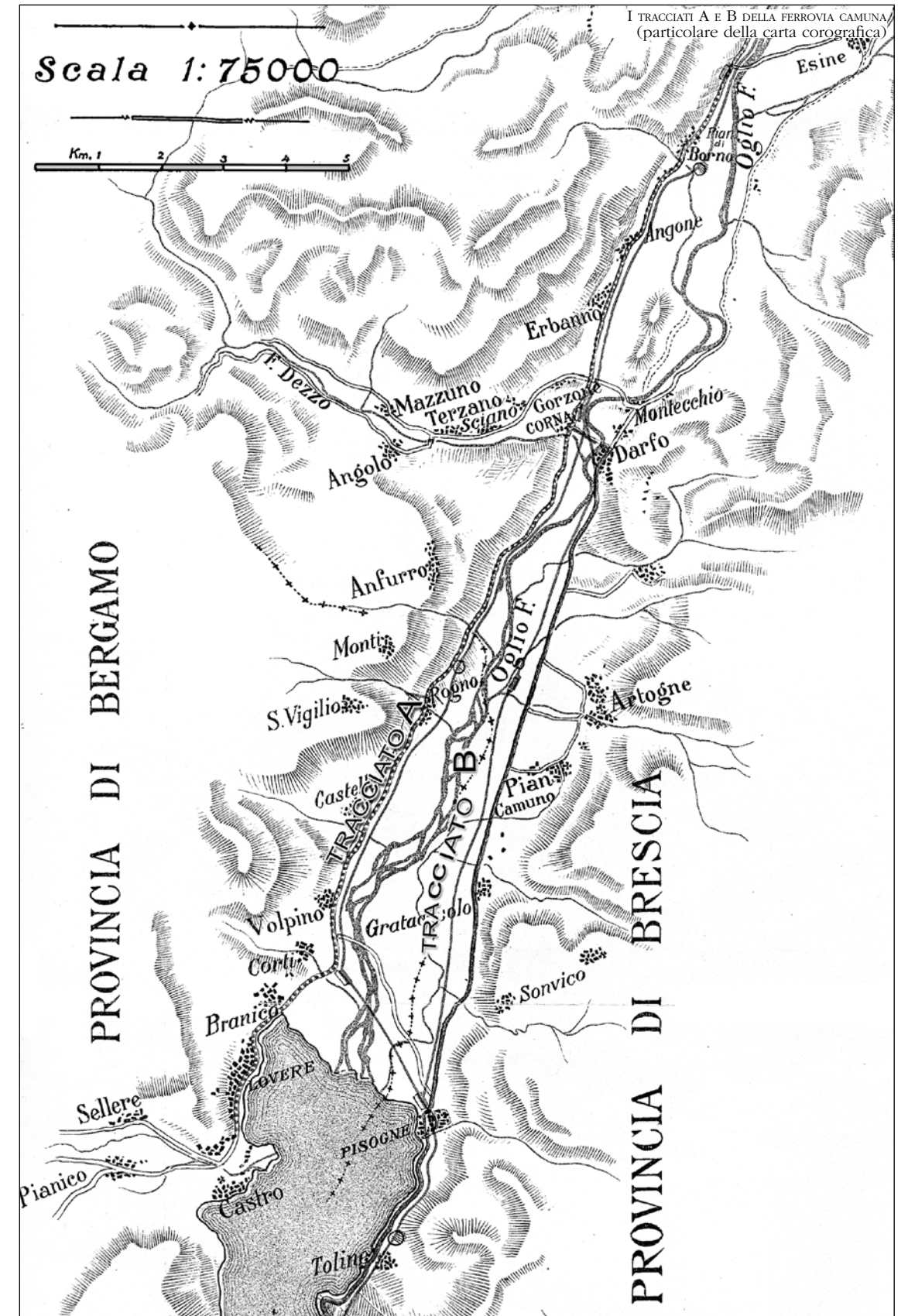
Il percorso sulla destra dell'Oglio era il *tracciato A*, il *tracciato B* quello sulla sinistra.

<sup>65</sup> ASPBs, b. 834. *Processo verbale del comizio tenutosi in Capo di Ponte*, 9 aprile 1893.

<sup>66</sup> CP 1896, p. 14. *Comunicazioni della Deputazione Provinciale in ordine alla viabilità camuna*, allegato al verbale della seduta del 17 gennaio 1896.

<sup>67</sup> *Memoriale pella ferrovia della Valle Camonica*, Brescia 1893.

<sup>68</sup> ASPBs, b. 835, *Progetto di Ferrovia economica per la Valle Camonica da Iseo a Edolo. Relazione tecnica*, f. 4 (non numerato). La deviazione si verificava "a metri 393 prima del termine del tronco Iseo - Pisogne", la deviazione del tracciato A misurava 12,431 chilometri, quella del tracciato B era di 11,261 chilometri (f. 14).





Inoltre

... lo scopo essenziale del tracciato della destra è stato quello di abbreviare la distanza fra la costruenda ferrovia e Lovere e Castro, centri importanti, il primo pel suo florido mercato settimanale, il secondo per lo stabilimento siderurgico Gregorini ivi esistente, lo scopo invece del tracciato della sinistra fin qui sempre seguito è quello di seguire la linea più breve, e insieme più economica che conduca in Valle Camonica ai suoi obiettivi naturali più vicini Iseo, Brescia e pianure Bresciane e inoltre quello di servire la ubertosa plaga che intercede fra Darfo e Pisogne, che appartiene alla Provincia di Brescia<sup>69</sup>.

Ipotesi animate dalle migliori intenzioni. Tuttavia non era chi non ne vedesse la pratica impossibilità. Non era, infatti, pensabile la realizzazione contestuale dei due tracciati. Lo impedivano preminenti motivazioni economiche. Si sarebbe trattato di rami strutturalmente deficitari. Ben presto rimase in campo solo l'ipotesi *bresciana*. Sembrava che essa potesse progredire positivamente, ma una ulteriore restrizione, rappresentata dalla legge del 27 dicembre 1896, giungeva ad allontanare la realizzazione della ferrovia camuna. La necessità di ridurre le spese spingeva la Deputazione provinciale di Brescia a predisporre un progetto limitato. Per ora si sarebbe costruito il tronco Iseo - Breno. Le popolazioni dell'alta valle stessero comunque tranquille. Non le si dimenticava. Con l'entrata in esercizio della prima parte della ferrovia camuna, e con l'inevitabile buon risultato di gestione, sarebbe stato ben presto possibile disporre di risorse che avrebbero permesso di completare la strada ferrata lungo tutta la valle.

Rassicurazione che non scalfirono minimamente l'ostilità dei comuni del mandamento di Edolo. Ad attenuare le speranze intorno alla ferrovia camuna giunse, agli inizi del 1897, il decreto ministeriale con cui si concedeva alla Società anonima della guidovia camuna la costruzione e l'esercizio della tranvia Lovere - Cividate. Furono veementi le proteste di parte bresciana. Lo Zanardelli indirizzò una lettera molto risentita al ministro dei Lavori Pubblici. Questi, nella risposta affermava l'impossibilità di revocare la concessione<sup>70</sup>.

Giungeva così ad un fondamentale snodo la vicenda della guidovia di Lovere. Costituitasi nel 1895, la Società della guidovia camuna, ottenne ben presto significativi risultati. Osteggiata dall'amministrazione provinciale di Brescia, ricevette nel 1896 dalla Provincia di Bergamo un sussidio di 40.000 lire in otto annualità. Colpisce, leggendo quanto scriveva il 24 dicembre 1896 il presidente

<sup>69</sup> IBI, f. 13.

<sup>70</sup> La missiva zanardelliana e la risposta del ministro in ASPBs, b. 896, *Ferrovia della Valcamonica. Guidovia camuna in Lovere*.

della società, cav. Daniele Milesi, al presidente della Deputazione provinciale di Brescia, l'affermazione della non coincidenza delle strategie loveresi con la politica infrastrutturale divisata dal capoluogo orobico. Così il Milesi: "la nostra amministrazione aveva fatto maggiore assegnamento sulla Provincia di Bergamo, e specialmente sulla Camera di commercio, ma quest'ultima ha negato ogni sussidio ed appoggio, dichiarandosi convinta, che la nostra Tramvia collegandosi per via di Lago alla Iseo - Brescia, non fa che maggiormente favorire l'interesse di codesta Provincia"<sup>71</sup>.

La tranvia, dunque, non era più una remota possibilità. Da parte bresciana si era fatto il possibile per ovviare alla iattura. Ora si prospettava concretamente l'alternativa tra una ferrovia che avrebbe percorso parte della valle e la guidovia, per la quale vi erano le autorizzazioni governative. Di fronte a tale dilemma l'opinione pubblica si divise e le linee di frattura prescisero dagli schieramenti politici.

Dava voce al comune sentire l'avvocato Zuelli in prossimità delle elezioni politiche del marzo 1897<sup>72</sup>. Egli scriveva a Zanardelli che "convocatisi gli elettori più influenti di qui, ad unanimità stanno per l'elezione a deputato del Sig.r Zitti Gio Dott.r di Lovere, il quale ha agito e agisce a tutt'uomo per dotare la Valcamonica della tramvia, combattendo e vincendo quelli di Breno che vorrebbero fermare la guidovia a trazione meccanica a Breno".

Era il riconoscimento dell'importanza di Lovere, che aveva "offerto di poter sortire dall'isolamento nel quale la Provincia e Breno volevan lasciarci, e noi per necessità siamo corsi là dove il vantaggio ci veniva offerto". Infatti "la scelta tra chi ci procura la nostra risorsa e chi ce la contrasta non è difficile a farsi"<sup>73</sup>. Non il candidato Castiglioni voluto da Zanardelli, bensì lo Zitti, sarebbe stato votato nel mandamento di Edolo. Risultò eletto il candidato zanardelliano. Lo Zuelli, per nulla pentito, scriveva il 23 marzo che "l'esito non fu favorevole perché anche i Preti della Valle inferiore ci han combattuto collo spingere gli elettori a votare Castiglioni; ma intanto Edolo ha mostrato di esser compatto"<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> ASPBs, *Ferrovia di Valle Camonica. Guidovia camuna di Lovere. Atti della società. Lettera del presidente della società della guidovia camuna al presidente della Deputazione provinciale di Brescia*, 24 dicembre 1896. Si deve considerare il contesto in cui l'affermazione è contenuta. Si domandava infatti un contributo da parte bresciana. Risulta naturale l'enfatizzazione di un aspetto che mostrava come fossero infondate le paure che si nutrivano intorno alla tranvia loverese. Ciononostante sembra di trovare conferma ad un'impressione che si avverte qualora si consideri le richieste di Bergamo che insite sulla ferrovia, nello stesso tempo in cui Lovere dispiega la sua efficace azione.

<sup>72</sup> Si veda R. CHIARINI, *Giuseppe Zanardelli e la lotta politica nella provincia italiana: il caso di Brescia (1882-1902)*, Milano 1976, pp. 213-215.

<sup>73</sup> ASBs, CZ, b. 124, fasc. Z.

<sup>74</sup> IBIDEM.

L'agitazione per la tranvia che giungesse a Edolo continuò ed ebbe la sua massima espressione nel 1899 con la petizione proposta da don Leone Martinelli, che pure un anno dopo muterà radicalmente opinione<sup>75</sup>, e sottoscritta dai comuni del mandamento di Edolo: si aderisse alla Società del “tram elettrico Lovere - Edolo”<sup>76</sup>, lasciando la Deputazione bresciana a baloccarsi con la ferrovia camuna.

Come si può constatare, nulla rimaneva dell'antica prevenzione di parte cattolica nei confronti della ferrovia. L'opzione tranviaria, o ferroviaria, era assunta come scelta obbligata in rapporto alle concrete possibilità di realizzazione che era dato di percepire. Con atteggiamento, per così dire, laico.

La tenace azione di Lovere giunse al fine alla sua realizzazione. Il 2 luglio 1901 si aprì all'esercizio il tratto di tranvia che da Lovere conduceva a Corna. Il 20 ottobre l'opera si concludeva con l'inaugurazione del tratto Corna - Cividate<sup>77</sup>. Tutto ciò mentre finalmente la ferrovia camuna si avviava alla sua realizzazione, accompagnata da contenziosi di varia natura con la guidovia<sup>78</sup>. Come noto, nell'estate del 1909 la strada ferrata giungeva a Edolo, a servire tutta la valle.

La guidovia camuna, tenacemente voluta da un gruppo finanziario di modeste dimensioni e di carattere locale<sup>79</sup>, si apprestava a fornire il suo servizio. Nei primi tempi, mentre la ferrovia camuna avanzava lentamente, essa pare producesse un certo utile d'esercizio<sup>80</sup>. La guidovia presentava, nondimeno, dei limiti originari che influiranno nel corso della sua breve vita. Innanzitutto lo scartamento ridotto, che aveva due conseguenze. Innanzitutto la difficoltà a svolgere il servizio di trasporto delle merci che pure pareva promettente<sup>81</sup>.

---

<sup>75</sup> L'anno successivo il sacerdote rivolgeva un appello, affinché dessero il loro “concorso alla progettata e promessa ferrovia Iseo - Edolo, ai Parroci, Sindaci, Consiglieri Comunali, Segretari, valligiani, tutti”. ASPBs, b. 832. *Documento a stampa dell'11 marzo 1900*.

<sup>76</sup> Citato in G. GREGORINI, *Le infrastrutture sovrapposte...*, p. 171.

<sup>77</sup> A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo delle linee tranviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918*, «Storia urbana», III, n° 7, (1979), p. 43.

<sup>78</sup> Per un quadro complessivo si veda M. PENNACCHIO, *la meccanica viabilità...*, capitolo sesto.

<sup>79</sup> Si veda ciò che scrive G. GREGORINI, *Le infrastrutture sovrapposte...*, pp. 146-148: tra gli azionisti che detenevano almeno 20 azioni, pari a circa il 58% del capitale sottoscritto, vi era Agostino Bonara industriale siderurgico che aveva introdotto significative innovazioni, cui seguì una tragica sorte, don Luigi Camadini, poi “le famiglie Milesi, Zitti e Ventura Gregorini di Lovere; le famiglie [camune] Calvi, Bonettini, Zattini, Tempini e Tovini”.

<sup>80</sup> *Ibi*, p. 180. I primi due anni di gestione avevano fatto registrare “rendite per poco più di 135.000 lire, quasi completamente riferibili alla gestione ordinaria del servizio di trasporto”. Le merci incidono per il 29%.

<sup>81</sup> L. DÒ, *Economia e società in Valcamonica tra età giolittiana e primo dopoguerra*, in M. TACCOLINI (a cura di) *Economia, società...*, p. 15. Nel novembre 1905 erano in vigore contratti con le Ferriere di Voltri di Corna di Darfo, con il Cotonificio di Cagno, con lo stabilimento Rusconi di Breno, oltre che con il Consorzio cooperative di Valle Camonica. Intenso era anche il traffico di merci di privati, tanto che spesso si verificavano sovraccarichi.

Inoltre, allorché da Bergamo si dipartirono le linee tranviarie che toccarono il lago, la differenza di scartamento impediva la continuità delle comunicazioni e imponeva antieconomici trasbordi. Infatti, il 20 ottobre 1901 entrava in esercizio la tranvia extraurbana Bergamo - Gorle - Trescore Balneario; il 30 luglio dell'anno successivo si inaugurava la Trescore - Sarnico. Nel 1904, il primo luglio era la volta della Trescore - Endine - Pianico, la quale l'anno successivo si spingeva a Castro e Lovere<sup>82</sup>.

La percezione del servizio fornito dalla tranvia non era lusinghiero. Così “La Valle Camonica” del 20 agosto 1906; “quasi tutti i treni partono da Lovere con forti ritardi e cercano di guadagnare tempo, marciando poi con velocità pericolosa, ciò che non poche volte fu causa d'investimenti, disgrazie, e danni a persone, deragliamenti ecc.”. Anche il servizio merci era giudicato “pessimo e insufficiente”<sup>83</sup>.

Il tema dello scartamento si poneva dunque con estrema urgenza. Fu posto nel 1905, sollevando preoccupazione da parte bresciana e della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie, concessionaria della ferrovia camuna<sup>84</sup>. L'adeguamento dello scartamento avrebbe finalmente consentito il collegamento diretto tra la valle e Bergamo. La domanda fu presentata e iniziò un tragitto irto di difficoltà anche per l'attiva opposizione di parte bresciana. Nel 1908 il ministero dei Lavori Pubblici concedeva l'autorizzazione all'allargamento della sede stradale. Nel 1915 i lavori erano conclusi<sup>85</sup>. Era il coronamento di un'esigenza espressa anche da buona parte dell'opinione pubblica camuna. A giudizio di taluni la realizzazione della Iseo - Edolo aveva eliminato le relazioni tra la vallata dell'Oglio e Lovere, erano “completamente caduti” i rapporti con il Bergamasco<sup>86</sup>. Negli anni immediatamente precedenti il primo conflitto mondiale si era formato l'ennesimo comitato per il prolungamento della tranvia fino a Breno, che non ottenne risultati. Eppure, si valutava, se la Lovere - Cividate non fosse stata prolungata sarebbe morta “d'esaurimento per inazione”<sup>87</sup>.

---

<sup>82</sup> A. MARCARINI, *Nascita e sviluppo...*, p. 43.

<sup>83</sup> Citato in L. DÒ, *Economia e società...*, p. 15.

<sup>84</sup> L'ingegner Luigi Conti Vecchi, relazionando sulla costruzione della ferrovia camuna, così sintetizzava il problema (Archivio Storico delle Ferrovie Nord Milano, *Verbali della Consiglio d'amministrazione della Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie*, vol. 4, seduta del 29 ottobre 1905, p. 171): “La tramvia della valle Cavallina tenta di ottenere il prolungamento da Lovere a Breno; e perciò la Tramvia Camuna ha fatto domanda di trasformarsi a scartamento normale da Lovere a Breno”.

<sup>85</sup> ASPBs b 896. *Guidovia a vapore Lovere Cividate. Sistemazione della linea a scartamento normale. Verbale della visita di ricognizione degli impianti per la trasformazione a scartamento ordinario della tramvia Lovere-Cividate e per il suo prolungamento da Lovere a Castro*, 26 agosto 1915.

<sup>86</sup> «Il risveglio camuno», 18 marzo 1911.

<sup>87</sup> G. COLFI, *In tema di disoccupazione: aspettando il prolungamento della tramvia*, «Illustrazione camuna», ottobre 1914.



La guidovia camuna, con il suo armamento rinnovato, avrebbe forse potuto conoscere stagioni migliori. Ma essa fu tra le vittime del conflitto. Per far fronte allo sforzo bellico si decise che i binari da poco posati avrebbero prestato un servizio migliore in una miniera di lignite. Era infatti esigenza fondamentale procurarsi del combustibile, sempre più caro, scarso e di bassa qualità. Repentino poi venne il ripensamento: non se ne faceva più nulla. Le rotaie potevano tornare nella loro sede. Dopo che i lavori di riposizionamento erano iniziati si interruppero, per non riprendere più. Il dopoguerra vide la liquidazione definitiva della guidovia<sup>88</sup>.

#### CONCLUSIONI

Il dibattito intorno alle sorti ferroviarie del lago d'Iseo e della Valcamonica costituì un processo che coinvolse le società locali, che suscitò, come s'è cercato di mostrare, polemiche accese. In cui si misurarono, assieme ad atteggiamenti municipalistici e se si vuole clientelari, prospettive divergenti intorno al futuro assetto di queste località. Fu una disputa in cui le classi dirigenti locali si cimentarono intorno al tema delle identità economiche, nel contesto della nuova realtà nazionale unitaria. Un dibattito in cui si fondarono taluni tratti di una fisionomia collettiva. È, infatti, abbastanza agevole cogliere nelle dissertazioni di singoli intellettuali e politici, come nei documenti dei corpi morali, la volontà di delineare delle narrazioni in cui non solo si collocavano le vicende economiche e sociali, ma si abbozzavano anche delle rappresentazioni in cui le comunità del lago e della valle erano in grado di rispecchiarsi. Per tale motivo si trattò, senza dubbio, di un confronto ineguagliato in seguito per la sua profondità e per la portata coinvolgente.

<sup>88</sup> ASPBs, b. 896, *Guidovie diverse. Guidovia a vapore Lovere Cividate. Sistemazione della linea a scartamento normale*. In una nota del 18 giugno 1919 l'Ufficio tecnico della Provincia di Brescia comunicava che l'armamento non era stato ricollocato. L. Dò, *Economia e società...*, p. 67. La tranvia Lovere Bergamo sopravvisse fino al 1920. Lo sciopero delle ferrovie secondarie diede l'occasione per la sua chiusura.



PAOLA CASTELLINI

## Il Convento dell'Annunciata a Rovato Della cappella quattrocentesca di Picino de Tonsis

IL MONTORFANO E LA VIABILITÀ IN FRANCIACORTA

Il Monte Orfano, località dove sorgono la chiesa e il monastero dell'ordine servita dell'Annunciata, è un punto centrale dell'antico percorso che congiungeva Verona a Bergamo e, secondo un'attendibile ricostruzione, vi transitava l'antica strada romana ad oriente del promontorio. L'antica viabilità che congiungeva Verona e Bergamo è attestata da almeno tre libri di viaggio, che rispondevano a diverse esigenze, non sempre coincidenti nel computo delle distanze tra le varie località e talvolta nel percorso stesso dell'itinerario. La loro attendibilità è suffragata dal ritrovamento sul terreno dell'antico percorso stradale da documenti archeologici, da fonti epigrafiche e da indicazioni toponomastiche.

Nel presente caso si prenderanno brevemente in esame i tre percorsi nel tratto che da Brescia si portava a raggiungere la località di Bergamo. L'itinerario più antico, di origine romana, è quello fornito dall'*Itinerarium Antonini*<sup>1</sup>, il quale computa il cammino tra *Bergome civitas* e *Brixia civitas* in XXXVIII miglia, pari a 57 chilometri. L'itinerario medievale, detto *Burdigalense* o *Hierosolimitano*<sup>2</sup>, calcola tra le due località una distanza di XXXII miglia, pari a 48 chilometri, indicando località intermedie individuate nelle *mansiones*, stazioni di sosta per il cambio dei cavalli e il riposo dei pellegrini, con le rispettive distanze. Infine, la *Tabula Peutingeriana* concorda in parte con le misure fornite dall'*Itinerarium Antonini* (XXXII miglia, pari a 48 chilometri) e illustra l'antica strada calcolando la distanza tra *Bergomum* e *Brixia* con miglia XXXV, a coprire un cammino di 52,5 chilometri, interponendo per verosimile errore la città di *Leuceris* (Lecco) tra le città poste alle due estremità del percorso<sup>3</sup>.

---

\* Ringrazio per l'elaborazione dei grafici mia nipote Beatrice (Accademia di Architettura dell'Università della Svizzera Italiana).

<sup>1</sup> Per le indicazioni bibliografiche si rimanda a L. BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991, pp. 95-100.

<sup>2</sup> L'itinerario così recita: *civitas Bergamo/mutatio Tellegate mil. XII/mutatio Tetellus mil. X/civitas Brixia mil. X*, e di seguito fino a Verona. Cfr. IBI, p. 96.

<sup>3</sup> Così IBIDEM; di diverso avviso è il LORENZONI (*Da Tellegatae a Beneventum dell'itinerario Burdigalensis*, Brescia 1962, p. 55-56) che accetta, se pur con qualche difficoltà, la lettura della *Tabula*, ponendo la località di *Leuceris* lungo il percorso Bergamo - Brescia e identificandola con Palazzolo sull'Oglio.



Le vie, provenienti da *Mediolanum*, venivano ad incontrarsi a Bergamo e da qui, unite in un solo percorso,olgevano ad oriente innestandosi nel cammino della provinciale che oggi conduce a Seriate. Di seguito la via proseguiva passando per Gorlago, Carobbio, Cicola, Chiuduno e Telgate; da qui superava in località Cividino il fiume Oglio<sup>4</sup>.

Oltrepassato l'Oglio, la via romana entrava nella X *regio* augustea in territorio bresciano, e si portava ad Erbusco, passando per la località Zocco. Dopo Erbusco, passando a settentrione del monte Orfano, raggiungeva Cazzago San Martino, dove è stata localizzata dagli ultimi studi la presenza della *mutatio Tetellus*<sup>5</sup>. Di seguito si portava ad Ospitaletto, il cui toponimo fa ipotizzare un luogo di sosta sorto nel Medioevo, e da qui raggiungeva la città di Brescia, dopo un cammino da Cazzago San Martino di circa 16 chilometri, secondo la via più breve indicata dalla *Tabula* e dal *Burdigalense*<sup>6</sup>.

#### LA CHIESA DELLA SANTISSIMA ANNUNCIATA

Nell'aprile del 1449 il vescovo di Brescia Pietro del Monte ed il Comune di Rovato assegnano a due frati dell'Ordine dell'Osservanza, padre fra Gioseffe Brunelli e Giacomo Inverardi, un sito per poter edificare sul Monte Orfano una chiesa ed un convento, dedicandoli alla Santissima Annunciata<sup>7</sup>, nel luogo dove

<sup>4</sup> Cfr. L. BOSIO, *Le strade...*, p. 97, il quale peraltro fa transitare la strada sull'Oglio in località Palazzolo; si vedano anche G. LANFRANCHI, *La strada romana da Bergamo a Brescia*, in "Atti dell'Ateneo di Scienze, Lettere ed Arti in Bergamo", XXVII, 1953-54, 1963, p. 6 ss.; P. L. TOZZI, *Storia padana antica*, 1972, p. 120; P. G. CORADAZZI, *Le strade romane nel bresciano e bergamasco*, Brescia 1974, p. 9 ss. E' da segnalare che anche un quarto itinerario, l'*Anonimo Ravennate*, indica il percorso da *Pergamum* a *Brixia* transitante da *Leuceris*, rifacendosi con buona probabilità alle indicazioni offerte dalla *Tabula Peutingeriana*. L. Bosio, *Le strade...*, p. 96.

<sup>5</sup> F. MORANDINI, *Testimonianze di età romana e altomedievale nel territorio di Lovornato*, in (a cura di) P. CASTELLINI, *Santa Maria di Lovornato. Architettura e affreschi di una chiesa bresciana del Quattrocento*, Brescia 2001, pp. 9-18.

<sup>6</sup> La distanza superiore di 6 chilometri indicata dall'*Itinerarium Antonini*, nonché la presenza di un ceppo miliare a Rodengo, ha fatto supporre che esistesse un primitivo percorso pedemontano, impostato su un precedente itinerario preromano, che da Brescia passava per Fantasina, Gussago, Rodengo, Passirano e Bornato, passando per Cazzago San Martino, con una diramazione a Rodengo per il lago d'Iseo e la Val Camonica. Cfr. LORENZONI, 1962, p. 51; L. BOSIO, *Le strade...*, p. 100

<sup>7</sup> Archivio Comunale di Rovato (da ora ACR), atto del notaio Cesare *filius quondam* Joannis Francisci de Venturis de Roado. Il documento è inserito in una cartella contenente una raccolta di manoscritti dal 1449 al 1570. *Contesa civica 1566 pro Comunità di Rovato contro la Comunità di Coccaglio*. MCCCCXLVIII *Notum sit omnibus qualiter fundata fuit Ecclesia Annuntiate sita super monte orphani de rovado die 7 aprilis anno currente 1449 per Reverendissimum dominum Episcopum brixiensem morantem tunc in terra de gavardo diocesis brixienensis hac etiam per priorem fratrem Iosephum de barisellis de rovado ordinis servorum quae fuit origo et primis quae fuit origo et primis qui fundavit*

già esisteva una cappelletta con lo stesso nome<sup>8</sup>.

Il convento dei serviti dell'Osservanza – che fu per molti aspetti assai rapido nella sua edificazione, con un larga presenza di frati e segnato da fitte relazioni con la comunità locale - fu onorato di ospitare il primo capitolo dell'Ordine nel 1468, per l'elezione del vicario generale. E' un probabile segno di protezione da parte della Serenissima l'esenzione concessa al convento di Rovato dei dazi sulle merci avute in elemosina ("et fratres et conventus Annuntiate supradictae de rebus habitus et conquestis per elemosinam non teneantur ad aliquod datum solvendum"), per agevolare la costruzione del convento<sup>9</sup>.

Di seguito il convento rovatense si arricchì di vasti possedimenti lasciati dai benestanti di Rovato, offerti soprattutto in *remedium animae*, tanto da consentire al monastero nel settimo decennio del Quattrocento una posizione economicamente consolidata.

#### LA CAPPELLA DI SANTA MARIA ANNUNZIATA DI PICINO DE TONSIS

Si suppone che nel 1452, a soli tre anni di distanza dalla fondazione del complesso monasteriale, la costruzione della chiesa primitiva dovesse essere ormai ultimata, se si fa fede alla iscrizione dell'ancona commissionata ai pittori muranesi Antonio<sup>10</sup> e Bartolomeo, opera che stante la dedicazione alla Annunciazione, doveva collocarsi sull'altar maggiore: *MCCCCLII Antonius et Bartholomeus fratres de Murano pinxerunt*<sup>11</sup> (fig. 1).

*dictam ecclesiam.*

*Ego Cesar filius domini Ioannis francisci de venturis de roado habitator ibidem publicus imperiali auctoritate notarius suprascriptus acta seu capitula pro ut iacent ex libris predicti Conventus fideliter exemplavi et extraxi. Et in fidem premissorum me subscripsi solito mei tabellionatus signo apposito. In fidem premissorum.* Cfr. P. ANTONIO M. VICENTINI, *I Servi di Maria nei documenti e codici veneziani*, Vicenza 1922, pp. 56 e nota 4 a p. 110.

<sup>8</sup> D.M. MONTAGNA O.S.M., *La "Cronicchetta" di Fra Leonardo Cozzando per la Santissima Annunziata di Rovato*, da "Studi Storici dell'Ordine dei Servi di Maria", t. X (1960), fasc. III - IV 1962, p. 5.

<sup>9</sup> Cfr. la ducale emessa da Cristoforo Moro nel 1468, in M. VICENTINI, *I Servi di Maria...*, pp. 52-64.

<sup>10</sup> Un trittico di Giovanni d'Alemagna e Antonio Vivarini (*San Pietro, Sant'Orsola e le Vergini Martiri, San Paolo*) è già presente sul territorio bresciano nel 1443 - 1444 circa. Cfr. E. BIANCHI, scheda 2, in, a cura di G. AGOSTI, M. NATALE, G. ROMANO, *Vincenzo Foppa: gli anni di formazione*, in *Vincenzo Foppa. Un protagonista del Rinascimento*, Brescia, Milano 2003, pp. 84-85.

<sup>11</sup> Come si legge nella parte bassa dell'incorniciatura del rilievo.

Sull'ancona si veda ALESSANDRO UCCELLI, in *Vincenzo Foppa...*, scheda 3 a pp. 86-87 e l'esautiva scheda di ANNA MARIA FERRARI in *La collezione Cagnola*, 1998, pp. 115-118, n. 23 (a cura di M. BOSKOVITS, G. FOSSALUZZA, *La collezione Cagnola. I dipinti dal XIII al XIX secolo*, Busto Arsizio (MI) 1998).

La costruzione del complesso dell'Annunciata verrà completamente terminato nell'arco di cinquantaquattro anni ed infine consacrato il 7 febbraio 1507<sup>12</sup>.

Per tornare all'ancona, la cui versione originale è oggi conservata nella Collezione Cagnola di Varese, essa è costituita da due tavole raffiguranti *sant'Agostino e san Filippo Benizzi*, poste ai lati di un'Annunciazione centrale scolpita<sup>13</sup>. L'opera doveva costituire un elemento assai importante per la costruzione della cappella voluta dal *domino* Picino de Tonsis ed espressamente dedicata alla *Natività della Vergine*, in quanto per la sua realizzazione viene deliberato dal Capitolo che essa venga trasportata nella cappella del munifico signore<sup>14</sup>.

Due sono i documenti superstiti per la ricostruzione di questo importante scello, distrutto con ogni probabilità nel 1635 in occasione di un'ampia ristrutturazione della navata, che interessò la riduzione delle cappelle sul lato settentrionale, in ossequio ai decreti del Concilio di Trento volti alla pulizia e ad un nuovo decoro dell'aula ecclesiastica<sup>15</sup>. Il primo documento data 3 maggio 1479, in cui tale Picino de Tonsis di Rovato, davanti all'intero capitolo, chiede che venga costruita una cappella per lui e per la sua famiglia *in medio eiusdem ecclesiae cum duabus columnis lapideis et capitello desuper*<sup>16</sup>. Il secondo documento del 9 settembre 1481<sup>17</sup> viene stilato privatamente tra Picino e i pittori a cui il committente affida la decorazione della cappella, Niccolò Solimano e Liberale da Verona.

<sup>12</sup> Come si legge in una lapide murata nella parete esterna orientale dell'abside, che riporta le date estreme dei lavori: MCCCXLIIII-MDIII.

<sup>13</sup> Quanto alla realizzazione della scultura lignea, recentemente ricondotta all'opera di un maestro veneto (UCCELLI, in *Vincenzo Foppa*, 2003), è stata riferita allo scultore Alessandro Tortelli fin dalle memorie secentesche di fra Leonardo Cozzando (1670-1685): "1452. Furono fatte in legno di tutto rilievo la figura della b. Vergine Annunciata e dell'Angelo Annonciante dall'elegante scalpello di Clemente Tortelli da Chiari.". Cfr. in MONTAGNA, *La Cronichetta...*, p. 7.

Rimane tuttavia ancora da definire con certezza la figura dell'intagliatore, posto che sia affidabile l'anno di nascita fornito dal Fenaroli al 1500 (S. FENAROLI, *Dizionario degli artisti bresciani*, Brescia 1877, p. 243).

<sup>14</sup> ACR, *Contesa circa 1566*, f. 14 v. Cfr. T. CIVIERO, *La SS. Annunciata di Rovato. Un convento dell'Osservanza (1449-1500)*, Roma 1992, p. 186.

<sup>15</sup> La notizia da L. COZZANDO (D.M. MONTAGNA O.S.M., *La Cronichetta ...*, p. 18): "Si principiò rifabbricare da' pp. la chiesa, per occasione di un travello che minacciava rovina; e vi spesero circa cinque milla scudi".

<sup>16</sup> ACR, *Contesa circa 1566*, ff. 14-15. Cfr. T. CIVIERO, *La SS. Annunciata ...*, p. 121 e 185-187.

<sup>17</sup> Il testo (ACR, *Contesa circa 1566*, ff. 16-17v) è stato reso noto da D. MONTAGNA (*I pittori Nicolò Solimano e Liberale da Verona all'Annunziata di Rovato*, in "Studi Storici dell'Ordine dei Servi di Maria", 13 (1963), 209-212), in seguito ripreso da SANDRO GUERRINI, *Liberale da Verona a Rovato*, pp. 137, 145-146, in (a cura di) G. BRENTGANI, C. STELLA, *Cultura, arte ed artisti in Franciacorta*, Atti del convegno della seconda Biennale di Franciacorta, Brescia 1993 e da CIVIERO, *La SS. Annunciata ...*, pp. 189-192.

Nel corso del capitolo convocato il 3 maggio 1479<sup>18</sup> nel convento, appositamente per discutere della costruzione della cappella di Picino de Tonsis si fa presente dalle autorità servite la necessità di ornare detta cappella, già iniziata ma non ancora completata, poichè mancante di un'adeguata pala d'altare (*"de proseguendo ad dictum opus ceptum per dictam cappella, nec non de adimplendo [...] sed quia ad ipsam cappellam ornandam necessarium est habere unam anconam idoneam"*). Di conseguenza fu deliberato nel medesimo capitolo che Picino de Tonsis, il quale dal testo appare persona tenuta in alta considerazione, *"accipiat et aucipere debeat Anconam datam et dedicatam ad altarem magnum dictae ecclesiae, et ipsam deportet, seu deportari faciat da dictam cappellam, ubi continue et in perpetuum manere debeat"*.

Per la costruzione della cappella, ampiamente descritta nell'ultimo contratto, Picino verserà cento ducati, mentre altrettanti li donerà per le anime dei defunti della sua famiglia e per la sua propria. Inoltre, desiderando un'ancona adeguata alla sua cappella, richiese di ottenere quella dell'altare maggiore, pagando altri cinquanta ducati per la nuova ancona che avrebbe sostituito quella da lui designata: *"dominus Picinus teneatur et obligatus sit fieri facere unam aliam Anconam de ducattis quinquagintra ad minus ad dictum altarem magnum"*. Picino si impegna dunque a far fare un'altra ancona *sub vocabulo Annunciationis*, ma non si dice espressamente che essa debba essere copia di quella già esistente e trasferita nella cappella gentilizia, o se potesse avere una *facies* diversa.

Il 9 settembre 1481, poco più di due anni dopo la costruzione della cappella, *dominus* Picino de Tonsis provvede ad incaricare due pittori di chiara fama della decorazione della cappella, Nicolò Solimano e Liberale da Verona, con un dettagliato e minuzioso programma decorativo che sottende una indubbia cultura da parte del committente e una approfondita conoscenza della decorazione di cappelle gentilizie quattrocentesche.

Notevole è la ricchezza della decorazione riservata alla cappella, nei materiali e nella articolata composizione iconografica.

Il tema diventa ancora più interessante se si pensa che troviamo all'opera,

<sup>18</sup> Così anche il Cozzando: "1479. Si fa di nuovo capitolo nel convento della Santissima Annunciata di Rovato e vien eletto vicario generale il p. Honorio da Bergamo", in D. MONTAGNA, *La Cronichetta...*, p. 9.



insieme alla figura oggi ancora troppo poco nota di Nicolò Solimani da Verona<sup>19</sup>, un raffinato maestro, pittore e miniatore, tra i più contesi nella seconda metà del XV secolo, Liberale da Verona<sup>20</sup>, in un lavoro di squadra fino ad ora ignoto insieme allo zio.

Altro elemento che rende degno di nota questo episodio è il fortuito recupero testo dell'accordo privato tra i committenti e le maestranze, dove è dettagliatamente specificato il programma iconografico e la precisa collocazione degli episodi, insieme ai materiali da impiegare, i costi dell'operazione, la previsione del collaudo e l'alloggio degli artisti.

Prima di ricostruire la struttura della cappella De Tonsis, e di meglio chiarire il contenuto del suo apparato decorativo, sviluppato graficamente in via di ipotesi negli allegati grafici 1 e 2, cominciamo ad ipotizzarne l'ubicazione.

Sulla base dei documenti relativi alla costruzione<sup>21</sup> e alla decorazione<sup>22</sup> della cappella, si possono formulare alcune ipotesi.

La cappella, oggi irrimediabilmente distrutta a seguito dei rifacimenti della chiesa e del convento nel Seicento, pare a tutti gli effetti essere collocata sul lato settentrionale della chiesa. Se nell'atto del 1479 Picino chiede di erigere una cappella per lui e per la sua famiglia *"in mezzo alla chiesa con due colonne di pietra completate dal capitello"*, più precisi e da sciogliere sono i riferimenti nell'atto del 1481: la cappella è posta nella chiesa dell'Annunciata *"contra mezo alla chiesa"* e, con maggiore chiarezza, *"posta sopra doi colonne de preda viva"* dal lato della navata e fissata alla parete settentrionale su *"colone poste nel muro"*. Che si tratti del lato settentrionale si deduce, oltre ai dati oggettivi della struttura del convento che si sviluppa tangente alla navata meridionale, anche dal fatto che Picino nella sua trattativa con i maestri indica che *sul lato diritto verso la porta* vengano raffigurati due profeti

<sup>19</sup> Poco sappiamo di Nicolò Solimano, che abbandona Verona per Mantova intorno già nel 1446 e poche le opere a lui riconosciute, di cui solo l'affresco rappresentante la *Madonna con il Bambino incoronata tra i santi Benedetto e Giovanni Battista*, eseguita per la chiesa mantovana di Ognissanti, è firmato e datato 1463. Per la sua bibliografia, si vedano le recenti schede a cura di M. DANIELI (27-28 a pp. 124-127), in (a cura di) M. LUCCO, *Mantegna a Mantova, 1460-1506*, catalogo della mostra, Mantova, 16 settembre 2006 - 14 gennaio 2007, Ginevra-Milano 2006.

<sup>20</sup> Liberale Bonfanti, detto Liberale da Verona (Verona 1445 circa- 1527?), presente a Siena dal 1466 al 1476 nell'esecuzione delle miniature dei corali per il Duomo. Rientrato in patria nel 1476, vi rimase fino alla morte. Per la sua biografia si veda in particolare A. DE MARCHI, *a.v.*, in (a cura di) M. LUCCO, *La pittura nel Veneto*, II, Milano 1990, pp. 754-755; più recente e completo di bibliografia è l'intervento di H.-J. EBERHARDT nelle schede 45 - 62 a pp. 268-293 del catalogo della mostra (a cura di) S. MARINELLI e P. MARINI, *Mantegna e le Arti a Verona, 1450-1500* (Verona, 10 settembre 2006 - 14 gennaio 2007), Venezia 2006.

<sup>21</sup> Cfr. *supra*, nota 16.

<sup>22</sup> Cfr. *supra*, nota 17.

con il breve in mano, mentre *verso l'altar maggiore* due beati dell'ordine.

La cappella de Tonsis, che occupava uno spazio quadrangolare sul lato settentrionale della navata, prevedeva una volta a crociera raffigurante i quattro evangelisti, denunciando un gusto moderno nella specifica *"in forma de homini compiti ovvero integri"*, ove spesso ancora nel primo Rinascimento gli evangelisti vengono raffigurati attraverso i loro simboli<sup>23</sup>. Le figure dei quattro evangelisti dovevano essere campite su un fondo *"de azzurro fino stellato, del più fino che se havi cavando d'oltra marino"* e i costoloni della volta in forma di festoni verdi, cinti *"cum una nistola d'oro che pare che circondi quello lottizzo [costolone]"*<sup>24</sup>. La descrizione continua poi con la descrizione dei soggetti da raffigurare sui due archi, stretto e grande, del lato settentrionale sopra l'altare, ciò che fa pensare ad uno sviluppo in profondità oltre l'altare: *"Item l'arco stretto sopra l'altare sia dipinto cum doi mezi profeti"*, e tra l'arco e la volta a crociera *"nel mezzo del campo mezo Dio Padre posto nelli cherubini e lo resto co' nove ordini delli Angeli"*, mentre nell'arco grande dovevano trovare posto i quattro Dottori della Chiesa in campo azzurro. La parete sopra l'ancona era riservata alla figurazione della *"istoria della natività della nostra donna"*, a destra il matrimonio della Vergine e a sinistra *"come ella fu presentata al Tempio"*.

<sup>23</sup> Si prenda ad esemplio la decorazione della calotta absidale della chiesa di Santo Stefano in Rovato, databile alla fine del Quattrocento, dove ai quattro lati del *Cristo in mandorla* sono raffigurati su fondo azzurro l'aquila (San Giovanni), l'angelo (San Matteo), il leone (San Marco), bue (San Matteo). Per una riproduzione dell'opera si veda (a cura di) P. CASTELLINI e M. ROSSI, *Topografia artistica tra Medioevo e Rinascimento in Franciacorta e nel Sebino*, Atti delle Biennali di Franciacorta, 8, Brescia 2006, fig. 6 a p. 107 e la tavola a p. 184.

Per una valutazione di un eventuale intervento di Niccolò e Liberale nella chiesa di Santo Stefano in Rovato è in corso uno studio della sottoscritta con la collaborazione di Andrea De Marchi, di prossima pubblicazione.

<sup>24</sup> Abbastanza evidente è il riferimento di questi particolari al trittico veronese di San Zeno, eseguito da Andrea Mantegna nel 1459, con festoni e fregi all'antica.

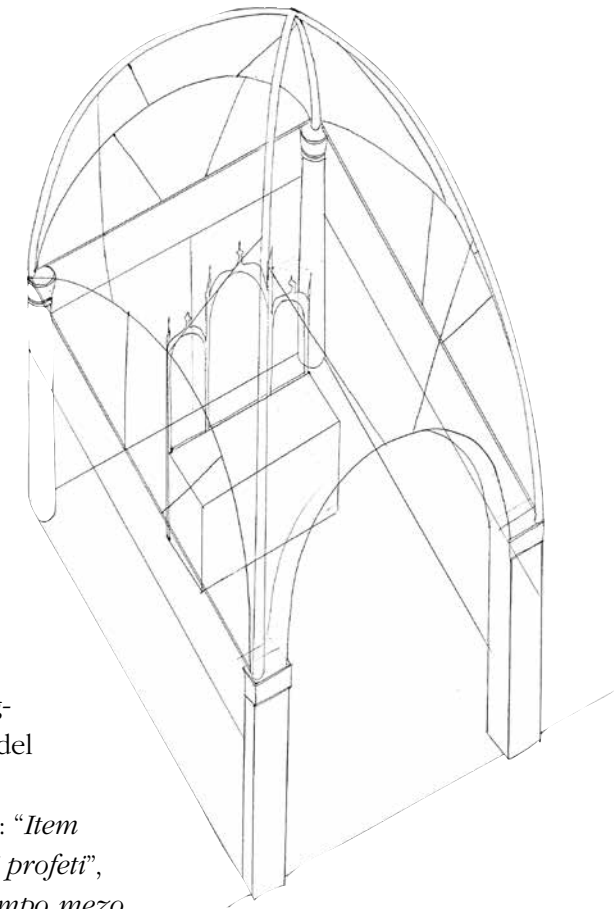


GRAFICO 1

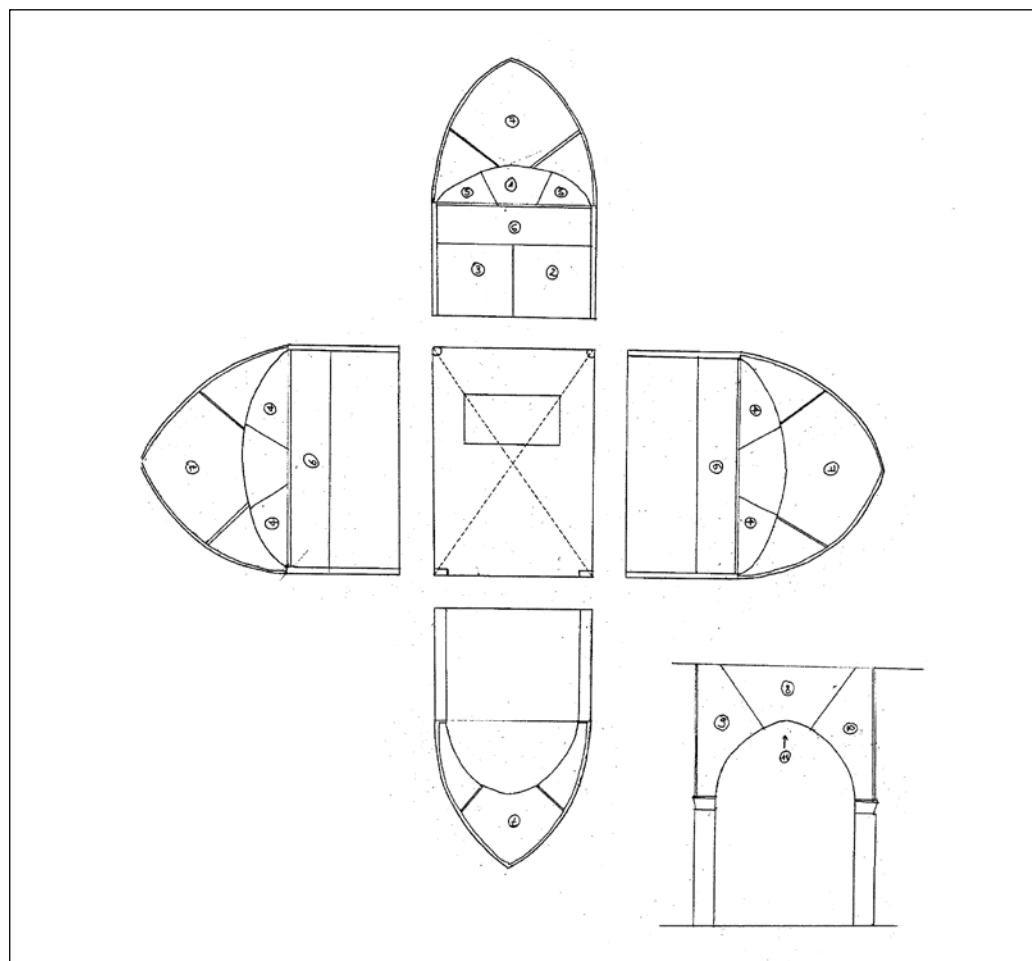


GRAFICO 2

Gli altri tre sottarchi *“sian dipinti a froxiaie antique [fregi all’antica], cum li dodeci teste delli dodici apostoli”*, ciascuno con in mano il cartiglio dei dodici articoli del Credo.

Quanto alle “colone poste nel muro, che sono in forma di piloni”, esse dovranno simulare l’effetto del marmo (*“sieno depinti in foggie che parino de marmori tagliati”*) e i relativi capitelli dovranno essere rivestiti di una lamina dorata (*“li capitelli de sopra, sopra gli detti piloni, siano messi a l’oro fino”*). Allo stesso modo i capitelli delle colonne nella navata, *“de preda viva”*, dovranno venire dorati e ospitare dei medaglioni con le armi della famiglia De Tonsi (*“cum li rotondi de mezzo [...] con le dette arme che sono suso”*).

Infine, sulla facciata della cappella, *“la fazada davanti, de fora della volta”*,

dovrà essere dipinta la Vergine Annunciata con l’angelo, in mezzo la figura di Dio Padre dipinto ad olio e dello Spirito Santo (*“sia dipincta la Nuntziata cum l’angelo e Dio Padre in mezzo a olio, cum el Spirito Santo”*). Viene inoltre richiesto che a destra (*“a lato diritto verso la porta”*) vengano raffigurati *“duoi profeti com li brevi in mano”* e due beati dell’Ordine a sinistra, *“verso a l’altar grande”*. In conclusione, anche l’intera parete dell’altare (*“da l’altare in zoso sin alla terra”*) doveva venire preziosamente rivestita di marmo, *“a quadri de marmori che parino intagliati”*.

Difficile dire se i cinque profeti sopravvissuti nel sottarco della attuale prima cappella della chiesa, oggi dedicata ai Sette Santi Fondatori dell’Ordine dei Servi di Maria, possano coincidere con i profeti e beati richiesti dal committente in facciata, *“de fora della volta”*. Non va altresì escluso che in corso d’opera possano essere avvenuti cambiamenti rispetto al programma iconografico steso dal Picino. Ed e’ anche verosimile che i tondi con le Sibille, dipinti nel sottarco della cappella successiva, oggi dedicata all’Addolorata, potessero rientrare nella decorazione della cappella de Tonsis<sup>25</sup>.

A conclusione del contratto, vengono fornite le condizioni ‘pratiche’ che il Solimani e Liberale sono tenuti a rispettare. “Li suprascripti maestri” dovranno iniziare il primo di ottobre [1481] e lavorare all’opera fino alla sua conclusione, per tutto il tempo di cui avranno bisogno; l’opera, per la quale il compenso pattuito con i pittori è di *“ducati cinquanta, overo sisanta d’oro”*, verrà collaudata da quattro o sei maestri *“che se intendino del arte”*, e se verrà stimata più di questa cifra, essa non verrà integrata (*“sia a laude del depentore”*); i pittori sono inoltre tenuti ad eseguire il lavoro completamente a loro spese, tolti i ponti, che saranno forniti dal convento, *“con el letto”*; il pagamento verrà fornito in tre tempi, dieci ducati *“quando comenzerano l’opera”*, altri dieci ducati *“quando sarà fatta mezza opera”*, e il saldo *“quando sarà finita, e laudata, la detta opera”*.

<sup>25</sup> Per una riproduzione fotografica delle Sibille e dei Profeti, cfr. *Topografia artistica tra Medioevo...*, pp. 104 segg.; per una riproduzione della possibile pianta quattrocentesca della chiesa, cfr. nello stesso volume fig. 10 a p. 112.



## Accordo tra i Frati Serviti e Picino de Tonsis per la costruzione della cappella\*

1479, 3 Maij

In Christi nomine. Amen. Anno a Nativitate eiusdem 1479, indictione duodecima, die lune 3 Maij, in conventu seu monasterio sanctae Mariae Montis Rovadi, districtus brixienis, in forestaria ubi convocatum est Capitulum, presentibus spectabili viro domino Francisco de Posculis, Vicario Rovadi, domino Petro Francisco de Pederocchis, ambobus civibus brixiensibus, Francisco Marono de claris notario,, Gidello de Bilinis et Jacopo filio quondam magistri barzini ferrarij, ambobus habitatoribus dictae terrae Rovadi, omnibus testibus idoneis rogatis.

Cum alias jam pluribus diebus mensibus et annis spectabilis vir dominus Picinus de Tonsis de Rovado, civis brixienis et habitator dictae civitatis, deliberavit et in mente sua proposuerit facere unum legatum in una ecclesia in fabricatione unius cappellae, et in dotando eam ac in eius fabricatione expendere ducattos centum et totidem alios in eius dote ellegeritque sibi locum in ecclesia sub vocabulo Sanctae Mariae Annuntiatae, territorii de Rovado, diocesis brixienis in contrata Montis Orphani, de voluntate et in presentia ac consensu tunc venerabilis domini Prioris et fratrum monasterij dictae Sanctae Mariae Annuntiatae, sub spe et promissione sibi facta tunc de celebrari faciendo ad dictam cappellam unam missam singulo die pro animabus praedecessorum seu praemortuorum ipsius domini Picini, nec non pro anima ipsius domini Picini, ac etiam pro animabus futurorum mortuorum eiusdem domini Picini, cuius quidem permissionis ac deliberationis vigore, ipse dominus Pycinus operam dederit in fabricari faciendo dictam cappellam in dicta ecclesia in loco sibi dato et deputato, et in medio eiusdem ecclesiae cum duabus columnis lapideis, et cum capitello desuper.

Modo autem cum ibi noviter convocatum esset Capitulum generalem venerabilium fratrum ordinis fratrum servorum Sanctae Mariae et in ipso capitulo fuisset pertractatum de dicta voluntate dispositione et licentia de quibus supra in ipsoque capitulo capta sit pars unanimiter et concorditer de proseguendo ad dictum opus ceptum per dicta cappella, nec non de adimplendo, eidem domino Pycino eius voluntatem in celebrari faciendo unam missam quotidie, in ipsa cappella, sed quia ad ipsam cappellam ornandam necessarium est habere unam anconam idoneam, deliberatum est et fuit in ipso capitulo, quod ipse dominus Picinus accipiat et aucipere debeat Anconam datam et dedicatam ad altarem magnum dictae ecclesiae, et ipsam deportet, seu deportari faciat, ad dictam cappellam, ubi continue et in perpetuum manere debeat.

Loco cuius Anconae ipse dominus Picinus teneatur et obligatus sit fieri facere unam aliam Anconam de ducattis quinquaginta ad minus ad dictum altarem magnum.

---

\* ACR, *Contesa circa...*, 1566, cc. 14-15.

Accordo tra Picino de Tonsis e i pittori Nicolò Solimano e Liberale da Verona per la decorazione della cappella\*

Modo autem, convocato capitulo sono campanelle more solito in forestaria, de mandato et impositione R.di D.D. fratris Honorij de Bergamo Vicarij generalis ordinis fratrum servorum Sanctae Mariae, nec non de impositione venerabilium fratrum domini Christophori de Gambara et domini fratris Baptiste de Cremona, sotiorum praedicti Reverendi domini Vicarij generalis, in quo quidam capitulo adherant infrascripti, videlicet: praefatus R.dus dominus Vicarius generalis et socij prenominati, venerandus dominum frater Matheus de Forlinis prior conventus dictae ecclesiae, Magister Paulus de Claris, frater Christoforus Patina, frater Joannes de Brixia, frater Philippus de Martinengo, frater Thomas de Pallazolo, frater Johannes Baptista de Roma, frater Dominicus de Vincentia, frater Desiderius de Brixia, frater Simon de Luere, agentes per se ac nomine et vice dicti conventus dictae ecclesiae ac successorum quorum ex una parte, et dictus dominus Picinus agens per se suisque heredibus ex altera parte, volentes adimplere et executioni mandare omnia promissa ut supra, ipse namque dominus Picinus convenit et solemnem stipulationem promisit dictis Reverendo domino Vicario generale et socijs praenominatis ac praefatus venerabilibus fratribus, stipulantibus ut supra nomine et vice dicti conventus et monasterii fratrum Sanctae Mariae, de adimplendo dictam promissionem, videlicet: in fabricatione dictae cappellae expendendo ducattos centum et in dotando eam totidem alios ducattos centum pro anima ipsius domini Picini et defunctorum suorum ut supra nec non de fieri faciendo dictam Anconam et ibi expendere ad minus dictos ducattos quinquaginta ad cultum dictae cappellae per dictam transmutationem Anconae ut supra. Vice vero versa praefati Reverendus dominus Vicarius generalis, et dicti cuius socij, ac praedicti Venerabiles fratres agentes ut supra convenerunt et promiserunt ipsi domino Picino presenti perpetualiter de celebrari faciendo ad dictam capellam, quolibet die unam missam in servicium seu remedium animarum suorum defunctorum et ipsius domini Picini ut supra, quae missa sit et esse debeat prima vel saltem secunda missarum, quas continget per singulos dies celebrari in dicta ecclesia; item quod liceat eidem domino Picino fieri facere ad ipsam capellam, et subter ipsam capellam unum sepulchrum sive unam sepulturam lapideam cui domino Picino praesenti, ipsi Reverendus dominus Vicarius cum praenominatis socijs et praefati venerabiles fratres, ex nunc prout ex tunc, ex tunc prout ex nunc, licentiam dederunt faciendi seu fieri faciendi dictum sepulchrum seu sepulturam, pro sepeliendo corpora mortuorum ipsius domini Picini et eius domini Picini corpus, cum diem clauserit extremum, promittentes, obligantes et renuntiantes, etc.

Et ad cautelam praefatus Reverendus dominus Vicarius generalis sedens pro tribunali super quodam banco posito in dicta forestaria, quod banchum et quem locum sibi pro idoneis loco et tribunali ellegit quantum ad hunc actum, praedictis omnibus et singulis suam et vicariatus sui cum plena cause cognitione interposit auctoritatem et decretum.

Ego Bartholomeus de Savoldis habitator terrae Rovadi publicus imperiali auctoritate notarius his omnibus ut praemittitur agerentur una cum praenominatis testibus praesens fui, et rogatus sum de eis publicum conficere instrumentum.

In Christi nomine. Amen. 1481, die nono mensis septembris, in conventu

Annuntiatae Rovadi, in camera seu forestaria dicti conventus.

Sia noto et manifesto, a cadauna persona che lezerà questa presente, come magistro Nicolò Solimano de Verona depinctore, abitante in Mantua, insieme con magistro Liberale de Verona, nipote del soprascritto magistro Nicolò, hanno tolto a dipingere la cappella de messer Picino de Toso de Rovado, la qual capella è sita in la chiesa della Nuntiata de Rovado contra mezo alla chiesa, posta sopra doi colonne de preda viva. Li quali maestri soprascritti se obligano a darla dipincta con queste figure, videlicet:

In primis nella crosera, cioè volta, le figure delli quattro evangelisti, in forma de homini compiti ovvero integri; el resto del campo della volta siano de azzurro fino stellato, del più fino che se havi cavando d'oltra marino; li lottazzi della detta volta in guisa de feste verde, conti cum una nistola d'oro che pare che circondi quello lottazzo.

Item l'arco stretto sopra l'altar sia dipinto cum doi mezi profeti, et tra l'arco et la volta soprascritta, item nel mezzo del campo mezo Dio Padre posto nelli cherubini et lo resto co' nove ordini delli Angeli.

Item ne l'arco grando sopra l'altare li quattro dottori; el resto del campo azzurro.

Item nela fazada sopra l'ancona la istoria della natività della nostra donna, cioè un capitulo nella parte destra, cioè de sotto dal lato della ancona, uno capitulo (uno capitulo) della istoria della nostra Donna, el qual capitulo sarà della expensatione quando fu sposata da Joseph.

Item dalla parte sinistra uno capitulo della istoria de nostra Donna, come ella fu presentata al tempio.

Item li trei archi della detta crosera stretti sian dipinti a froxiaie antique, cum li dodeci teste delli dodici apostoli, ciascuno con el suo breve in mano, delli dodici articoli.

Item le colone poste nel muro, che sono in forma de piloni, siano depinti in foggie che parino de marmori tagliati; li capitelli de sopra, sopra gli detti piloni, siano messi a l'oro fino.

Item li capitelli sopra le colonne de preda viva cum li rotondi de mezzo, siano posti a oro fino con le dette arme che sono suso.

Item la fazada davanti, de fora della volta, sia dipincta la Nuntiata cum l'angelo e Dio Padre in mezo a olio, cum el Spirito Santo possendo verne.

\* ACR, *Contesa circa...*, 1566, cc. 16-17.



Item a lato diritto verso la porta siano posti duoi profeti com li brevi in mano, verso a l'altar grande doi beati del ordine.

Item da l'altare in zoso sin alla terra, a quadri de marmori, che parino intagliati.

Item le suprascripte cose li soprascripti maestri se obligano a comenzare el primo de ottobre, et cossì debbano sequitar la detta opera insin che sarà fornita, tanto quanto lo tempo che concede.

Item gli detti maestri se obligano a depengerla a laude de quatro o sei maestri che se intendino del arte.

Item detti maestri debbano depengerla con questo, che non la passi da pretio, de ducatti cinquanta, overo sisanta d'oro, la qual sia estimata dalli quattro, overo sei maestri soprascripti; et se la estimata de più dello soprascripto pretio, sia a laude del depentore.

Item gli soprascripti maestri Nicolò et Liberale, debbano far tutte le cose soprascripte, a tutte sue spese, eccetto gli ponti, overo armature per la stancia, li quali ge darà el convento con el letto.

Et cossi messer Picino se obliga de dare alli soprascripti maestri per parte et pagamento della detta pintura, ducatti dieci, cioè X d'oro, quando comenzerano l'opera, over al presente, et altri ducatti dese quando sarà fatta meza opera, et il resto quando sarà finita, e laudata, la detta opera.

In fede et confirmatione della sopraddetta, ciascuno de loro, se sotto scriverà de loro mano propria.

Mi Picino di Tosi da Rovato mi son sottoscritto de mia propria mano, a dì 9 settembre 1481, e io affermo li presenti convenzioni soprascripti.

Mi Nicolò Solimano de Verona depentore affirmo quanto di sopra si contiene, et me son sottoscritto de mia propria mano, adì et millesimo soprascripti.

Io Liberale depentore de Verona son contento quanto in questa scrittura si contiene, de a ciò messo sopraddetto, e questo è sotto scritto de mia man propria.



Fig. 1 – Antonio e Bartolomeo Vivarini - Anonimo intagliatore veneto, *Annunciazione tra S. Agostino e S. Filippo Benizzi*, 1452, tavola e legno intagliato policromo, cm 231,5 x 173, Gazzada, Varese, Villa Cagnola, inv. N. 23.



Fig. 2 - 6 – Niccolò Solimani e Liberale da Verona, *Profeti*, pittura murale, sottarco della cappella dei Sette Fondatori dell'Ordine dei Servi di Maria, Rovato, Chiesa della Santissima Annunciata.







Fig. 7 – sottarco della cappella dei Sette Fondatori dell'Ordine dei Servi di Maria, Rovato, Chiesa della Santissima Annunciata







finito di stampare nel mese di maggio 2008  
da Color-Art di Rodengo Saiano  
per conto di FdP editore

