



Sergio Onger

UNA PROVINCIA OPEROSA

**Aspetti dell'economia bresciana
tra XVIII e XX secolo**

FrancoAngeli *Storia*

Studi e ricerche storiche

Collana fondata da Marino Berengo e Franco Della Peruta

diretta da Giuseppe Berta, Carlo Capra, Giorgio Chittolini e Franco Della Peruta

Come dichiara nel suo titolo, la Collana è aperta alla “ricerca storica” nella varietà e ricchezza dei suoi temi: politici, culturali, religiosi, economici e sociali; e spazia nel lungo arco dei secoli dalle origini dell’età moderna ai nostri giorni.

La Collana non si propone di riesumare “classici” della storiografia, o di tradurre opere straniere; suo specifico intento è raccogliere le nuove voci della cultura storica italiana. Contributi originali, dunque; in prevalenza dovuti a giovani studiosi, di vario orientamento e provenienza. La forma del saggio critico non andrà a detrimento di un sempre necessario corredo di riferimenti, di note e di appendici; ma eviterà anche che il testo sia appesantito da apparati eruditi. Un impianto, dunque, agile ed essenziale che entra nel vivo del lavoro storiografico in atto nel nostro paese.

Tutti i volumi della collana vengono sottoposti a un processo di peer review che ne attesta la validità scientifica.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità

Sergio Onger

**UNA PROVINCIA
OPEROSA**

**Aspetti dell'economia bresciana
tra XVIII e XX secolo**

FrancoAngeli *Storia*

Il volume è stato realizzato grazie al contributo del Dipartimento di Studi sociali dell'Università degli Studi di Brescia



In copertina: Francesco Filippini (Brescia 1853 - Milano 1895), *Il maglio* (particolare),
1889 circa, olio su tela, collezione privata

Copyright © 2011 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Nota introduttiva	pag.	7
Viabilità, navigazione e commercio sul fiume Oglio (secoli XV-XIX)	»	9
1. Ponti e porti: l'attraversamento del fiume	»	9
2. Navigazione e commercio	»	22
La produzione di acciaio nel Bresciano in età napoleonica	»	33
1. La produzione di acciaio a Brescia in età moderna	»	33
2. Michele Scala e l'acciaio di cementazione	»	40
3. La persistenza della tradizione metallurgica	»	46
Mestieri senza mestiere al mercato annonario di Brescia nel primo Ottocento	»	49
1. Il mediatore di vino: un mestiere di inizio e fine carriera	»	49
2. La promozione sociale di un facchino	»	54
3. I rivenditori, ovvero improvvisare un mestiere	»	56
4. Nota conclusiva	»	61
La professione del medico ospedaliero nella Lombardia della Restaurazione	»	63
1. I possibili sbocchi professionali dei laureati in medicina	»	63
2. I primari	»	66
3. I direttori	»	68
4. La brillante carriera di Andrea Buffini	»	70

Il dibattito sull'istruzione agraria a Brescia nel primo Ottocento	pag.	75
1. Il progetto del Collegio dei giovani villici	»	76
2. Dalla proposta Rodolfi ai tentativi degli anni Cinquanta	»	83
Gli stabilimenti termali nella Lombardia orientale fra Otto e primo Novecento	»	89
1. I centri termali di più antica istituzione	»	90
2. Il pionierismo del primo Ottocento	»	92
3. Il decollo industriale di fine Ottocento	»	95
4. Due esperienze di successo: le fonti di Boario e le terme di Sirmione	»	96
5. La selezione novecentesca	»	103
L'industria privata di armi da guerra: la Glisenti (1859-1907)	»	107
1. La famiglia come luogo di trasmissione dei saperi imprenditoriali	»	107
2. La fortuna industriale di Francesco Glisenti	»	109
3. Innovazioni di processo e di prodotto	»	119
4. La Glisenti alle esposizioni nazionali e internazionali	»	122
5. Dalla crisi di fine secolo alla società per azioni	»	124
L'industria della pietra di Botticino nel Novecento	»	129
1. La Gaffuri-Massardi di Mazzano	»	130
2. La Davide Lombardi di Rezzato	»	133
3. La dinamica economica	»	135
4. Il Botticino in camicia nera	»	141
5. I nuovi mercati del secondo dopoguerra	»	145
Indice dei nomi	»	151

Nota introduttiva

Gli scritti qui raccolti fanno parte di un percorso di studi sull'economia bresciana tra il XVIII e il XX secolo. In ognuno, la focalizzazione sull'ambito locale permette di ricostruire analiticamente processi fortemente connessi e integrati con quanto stava accadendo in altre parti d'Italia e d'Europa. I temi di volta in volta affrontati e che determinano, secondo un ordine cronologico, la successione dei contributi, cambiano anche radicalmente, ma è comunque possibile indicare alcuni filoni. Innanzitutto l'attenzione alla Brescia e alla Lombardia della Restaurazione; un'epoca difficile per l'economia nazionale, ma durante la quale è possibile vedere in atto i meccanismi con cui una città di provincia affronta le sfide e i cambiamenti sollecitati dalla prima industrializzazione in atto nel continente, tenta di mettere a fuoco i suoi punti deboli e le sue opportunità di sviluppo. Anche la produzione siderurgica, affrontata in due contributi, si confronta su diversi archi temporali con queste tematiche e offre punti di vista rilevanti: nelle fucine tradizionali incalzate dalla domanda militare dell'età napoleonica, come nella fortuna della principale azienda emersa da quella miriade di produzioni disperse nelle valli bresciane. Il complesso delinearsi di figure di mestiere e professionali molto diverse fra loro, come quelle destrutturate del mercato annonario e invece quella del medico ospedaliero, in pur lento e contraddittorio processo di qualificazione, come anche lo sforzo di formare operatori del settore primario, sono un altro sguardo gettato su una società in transizione. I contributi infine sulla navigazione e il commercio sul fiume Oglio, sugli stabilimenti termali e sulla pietra di Botticino si collocano invece a margine o fuori dai filoni delineati, ma sono rappresentativi di vicende completamente calate nelle dinamiche e nei tratti economici strutturali della provincia operosa.

I saggi del volume riprendono, in parte o integralmente, lavori già editi e per l'occasione sottoposti a revisione formale, talvolta anche ad ampliamento

delle fonti documentarie, oltre che agli aggiornamenti bibliografici necessari; è doveroso e gradito ringraziare gli editori e le riviste che hanno consentito la loro ripubblicazione.

Gli scritti qui presentati riprendono saggi pubblicati in: *Rive e rivali. Il fiume Oglio e il suo territorio*, a cura di C. Boroni, S. Onger e M. Pegrari, Roccafranca (Brescia), La Compagnia della Stampa, 1999; «Storia in Lombardia», 3, 2006; *Le regole dei mestieri e delle professioni. Secoli XV-XIX*, a cura di A. Pastore e M. Meriggi, Milano, FrancoAngeli, 2000; *L'arte di guarire. Aspetti della professione medica tra medioevo ed età contemporanea*, a cura di M.L. Betri e A. Pastore, Bologna, Clueb, 1993; *Storia dell'agricoltura bresciana, I, Dall'antichità al secondo Ottocento*, a cura di C.M. Belfanti e M. Taccolini, Brescia, Fondazione civiltà bresciana, 2008; Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Tra vecchi e nuovi equilibri. Domanda e offerta di servizi in Italia in età Moderna e Contemporanea*, Atti del quinto Convegno Nazionale. Torino 12-13 novembre 2004, a cura di I. Lopane e E. Ritrovato, Bari, Cacucci Editore, 2007; *Storie di armi*, a cura di N. Labanca e P.P. Poggio, Milano, Edizioni Unicopli, 2009; *Il marmo bresciano. Territorio, vicende, economia*, a cura di A. Porteri e C. Simoni, Brescia, Grafo, 1997.

Viabilità, navigazione e commercio sul fiume Oglio (secoli XV-XIX)

1. Ponti e porti: l'attraversamento del fiume

Nel corso dell'età moderna, l'attraversamento del fiume Oglio veniva praticato tramite alcuni ponti e numerosi porti-traghetto. Il ponte di Palazzolo era l'unico in muratura, gli altri due di Pontoglio e Pontevecchio erano invece in legno. Anche quelli costruiti tra la fine del Settecento e i primi anni dell'Ottocento a Calcio, Soncino e Bordolano continuarono a essere realizzati con legname. Le infrastrutture portuali erano molto semplici: sulle opposte sponde del fiume erano ancorati dei pontili uniti tra loro da una catena o da una fune alla quale era agganciato il traghetto, composto da due barche sulle quali poggiava un piano di assi; l'attraversamento era effettuato a braccia dal conducente facendo forza sul cavo. Durante i periodi di piena, che allagavano le strade di accesso, e durante quelli di magra, quando la zattera si arenava, il servizio veniva sospeso.

Il «bellissimo ponte» di Palazzolo, così come lo definisce Giovanni Da Lezze nel 1609¹, che già nel 1482 aveva «quattro piloni et cinque volti»², era probabilmente il più antico passaggio in muratura presente sul basso Oglio³.

1. *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze (1609-1610) nell'esemplare queriniano H.V.1-2*, Brescia 1973, vol. 2, p. 433.

2. F. Chiappa, *La descrizione topografica della valle dell'Oglio di Gabriele Benzoli (1482)*, in *Atlante dell'Oglio. Uomini, vicende e paesi da Sarnico a Roccafranca*, Brescia 1981, p. 149.

3. Secondo Paolo Guerrini «fu gettato dai barbari quando cadde distrutto il ponte romano di Cividino» e sul nuovo ponte venne deviata la vecchia strada per Brescia, P. Guerrini, *Palazzolo sull'Oglio appunti bibliografici per la sua storia*, in Id., *Note varie sui paesi della provincia di Brescia*, Brescia 1986, vol. 3, p. 690. Sulla storia di questo ponte si veda A. Maza Brescianini, *Cenni storici sull'attuale ponte sul fiume Oglio, nell'abitato di Palazzolo sull'Oglio*, s.l. 1909. Cfr. inoltre L. Pagani, *Il fiume nei secoli: vicende, interventi, rapporti*, in *Atlante dell'Oglio*, cit., pp. 106 e 120.

Nel XII secolo era di proprietà del vescovo di Brescia che impose il diritto di pedaggio a vantaggio per tre quarti del comune e per un quarto della pieve⁴. In seguito, per tutta l'età moderna, il viadotto fu interamente di proprietà del comune di Palazzolo⁵. Demolito l'arco centrale dai francesi durante la ritirata dell'aprile 1799⁶, negli anni seguenti vi fu la necessità di ripristinare l'importante passaggio, provvisoriamente riattivato con una passerella in legno in sostituzione dell'arco distrutto⁷. Diverse furono le proposte avanzate: da una parte vi era chi come il matematico Domenico Coccoli, dal 1806 ispettore delle acque e delle strade, proponeva di procedere alla costruzione di un nuovo ponte, e dall'altra chi invece, come l'architetto Carlo Antonio Manna, reputava preferibile l'avvio dei lavori di consolidamento e restauro dell'esistente. Prevalse questa seconda proposta, meno onerosa per il già provato erario del Regno d'Italia, così mentre cadeva nel vuoto l'appello di Coccoli che invitava a sostenere «una grandiosa spesa», Manna dava inizio nel 1808 ai lavori di restauro del vecchio manufatto⁸.

Il ponte di Pontoglio, «per il quale passano quelli che vanno a Milan»⁹, era di legno e veniva mantenuto dal commune di Pontoglio che riscuoteva i diritti di passaggio¹⁰. Crollato nel 1621, il Senato veneto ordinò che questo manufatto, «tanto necessario al commercio», venisse ricostruito in muratura, ma, «non potendo il commune far la spesa di fabricare un ponte di pietra in forma consistente e perpetua», fu chiesto alla città di Brescia di partecipare al finanziamento in cambio della metà dei proventi del pedaggio¹¹.

I capitoli per l'appaltatore del ponte, redatti il 21 aprile 1623, stabilivano che fosse possibile riscuotere: «da' carri, carrozze soldi 8, da' cavalli soldi 2, da' pedoni soldi 1, per ogni centinaia d'animali minuti L. 1,4, e per ogni centi-

4. P. Guerrini, *Palazzolo sull'Oglio...*, cit., pp. 690-691.

5. Cfr. F. Mazzuchelli, *Relazione storica, politica, economica, topografica del fiume Oglio, e suo corso di dominio, e ragione della città di Brescia*, 1742, in Biblioteca Queriniana, Brescia, ms. Di Rosa 101, c. 67r. Tra il 1756 e il 1773 il ponte venne appaltato un anno ad Andrea Maza per 2.100 lire piccole venete, mentre nel 1774 il comune di Palazzolo incassò 2.595,20 lire piccole per pedaggi sul ponte, F. Ghidotti, *Palazzolo 1744. Beni comunali, famiglie che hanno traffico o industria*, Palazzolo sull'Oglio (Brescia) 1989, pp. 19 e 57.

6. Cfr. F. Ghidotti, *Le vicende e gli anni*, in *Atlante dell'Oglio*, p. 68.

7. Archivio di Stato di Milano (da ora ASMi), *Acque*, p. m., 491, Carlo Donegani, «Disegno che rappresenta lo stato attuale del Ponte di Palazzolo sopra il Fiume Oglio», Brescia, 12 apr. 1808.

8. Cfr. ASMi, *Acque*, p. m., 491.

9. *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 2, p. 543.

10. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 68r e v. In una descrizione del 1482 il ponte di Pontoglio viene così descritto: «ponte con gli suoi pilloni fatto di legnami», F. Chiappa, *La descrizione topografica della valle dell'Oglio di Gabriele Benzoli (1482)*, cit., p. 151.

11. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 68r e v.

naia di animali grossi L. 2,10»¹². Gli abitanti di Brescia e di Pontoglio, e i religiosi, erano esenti dal pedaggio sulla propria persona, ma non da quello sulle merci da loro trasportate.

La costruzione non fu eseguita a regola d'arte se già il 14 luglio 1642 il ponte risultava «calato et declinato dall'ordinario [...] et essersi maggiormente dilatata la fessura et apertura che di già anco haveva sul volto incominciando dal pilone a mattina parte et vò crescendo sin sotto la groppa di detto volto, et che similmente quell'istesso pilone della parte verso sera è calato et declinato anco più di quello che haveva fatto per il passato [...] sempre più va accrescendo il danno et s'approssima alla total rovina»¹³. Prese così avvio una «lite co' l'architetto che lo fabricò»¹⁴ e solo nel 1647 furono avviati i lavori di consolidamento¹⁵. Il 2 febbraio 1669 il viadotto presentava una nuova «rottura qual minatia rovina»¹⁶ e, nonostante si sollecitasse la città a dare avvio ai lavori di restauro, approfittando del fatto che il «fiume Olio è asciutto [...] acciò volendo fare riparazione sotto al pilone l'occasione sarebbe propria»¹⁷, questi vennero rinviati a lungo, limitandosi a periodiche ispezioni¹⁸.

Dove l'Oglio non costituiva un confine politico, soprattutto in periodo di magra, ponti e porti non sempre venivano utilizzati, si preferiva infatti guadare il fiume ed evitare di pagare il pedaggio. In numerose occasioni i rettori veneti lamentavano che: «molti, così terrieri, come forastieri, si fanno lecito di guazzare a piedi, a cavallo, e con barchetti carichi di robbe, biave, merci, e altro, da una ripa all'altra del detto fiume, senza transitare per il ponte medesimo, fabbricato a publico, e privato servizio»¹⁹.

A Pontevico l'Oglio segnava un delicato confine fra stati che rimasero a lungo ostili, sul suo ponte vantavano antichi diritti anche la città di Brescia e il suo vescovo²⁰. Nel 1499 venne interamente ricostruito in fronte alla rocca in modo da controllare meglio il transito e difenderlo in caso di attacco²¹.

12. *Ibid.*, c. 69r. La lira veneta equivaleva a 20 soldi. Si vedano anche i «Capitoli del pedaggio del ponte sopra il fiume Oglio di Pontoglio», sec. XVIII, in Archivio di Stato di Brescia (da ora ASBs), *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 67.

13. ASBs, *Archivio storico civico*, 980, c. 99v.

14. ASBs, *Archivio storico civico*, 155, fasc. 105, Lodovico Baitelli, «Confini della città di Brescia», 1643, 225.

15. ASBs, *Archivio storico civico*, 980, c. 189r.

16. ASBs, *Archivio storico civico*, 981, c. 131r e v.

17. ASBs, *Archivio storico civico*, 981, c. 131v.

18. Cfr. ASBs, *Archivio storico civico*, 982, c. 194v, ispezione del 22 gen. 1682.

19. ASBs, *Archivio storico civico*, 984, c. 53, proclama a stampa, Brescia 3 set. 1718. Si veda inoltre *ibid.*, 982, c. 25r, proclama del 29 gen. 1675.

20. Cfr. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., cc. 88r-91v bis; A. Berenzi, *Storia di Pontevico*, Cremona 1888, p. 192n.

21. A. Berenzi, *Storia di Pontevico*, cit., pp. 328-329.

L'onerosa costruzione fu causa di un'accesa vertenza tra le parti sulle spese di manutenzione e sulla divisione delle entrate derivanti dal pedaggio, risoltasi nel 1521 quando venne stabilito che oneri e onori dovevano essere ripartiti in quindici parti o carati di cui «sei alla città, cinque al vescovato, e quattro al comune di Pontevico»²².

Il nuovo manufatto in legno, «guardato da una fortissima rocca con guardia de soldati, bombardieri»²³, era costituito da una parte stabile e da un ponte levatoio posto a metà del fiume detto «Porta Levadora, la quale abbassata che sia toglie il transito a Burchi alberati, ed alzata lo permette»²⁴. Nel corso del Seicento e del Settecento il ponte venne sottoposto a periodici rifacimenti la cui efficacia era però compromessa dal mancato coordinamento fra gli enti che vantavano diritti sulla struttura. Mentre la parte stabile era di proprietà della città, del comune e del vescovo, la parte mobile era, per esigenze di difesa territoriale, di competenza della Serenissima, per cui poteva verificarsi, come nel 1647, che «alcune colonne di cotesto ponte [...] che sostentono li travelli [fossero] al tutto fracide, e guaste, et portino pericolo, che con la loro caduta possano anco far cader il ponte levadore, che hor hora è stato fabricato per questa magnifica Camera»²⁵. Nel 1740, invece, toccò al ponte levatoio essere «ridotto di presente a tale ruinoso stato, che non si può più alzar, ne abbassarsi»²⁶; come di nuovo alla fine degli anni Settanta quando ebbe «bisogno di alcuni restauri per poter esser chiuso in tempo di notte», al fine di impedire «li contrabandi, li furti e la fuga de' rei»²⁷.

Dal 1733 il viadotto venne assegnato triennialmente a un appaltatore. Restavano esentati dal pedaggio i cittadini di Brescia, gli abitanti di Pontevico e gli ecclesiastici²⁸.

Il trattato di Vaprio tra lo stato di Milano e la Repubblica di Venezia del 1754 tolse il fiume da quello stato di immobilismo in cui l'avevano posto gli accordi seguiti alla pace di Lodi del 1454 tra la Serenissima e il duca di Milano Francesco Sforza. L'Oglio non era più il confine fra due stati a lungo belligeranti, sul quale era vietato «edificare per l'una parte né per l'altra per quanto si

22. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., cc 89v-90r.

23. *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 3, p. 103.

24. ASBs, *Cancelleria prefettizia inferiore*, b. 105, Brescia, 21 set. 1789.

25. ASBs, *Archivio storico civico*, 980, c. 189v.

26. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 9, il castellano di Pontevico alla Cancelleria, Pontevico, 2 giu. 1740.

27. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 2, promemoria per il governo di Milano, 27 apr. 1780.

28. Cfr. *Capitoli per l'affittanza del ponte e pedaggio sopra il fiume Oglio in Pontevico*, Brescia 1746.

estende il territorio Cremonese ponte alcuno»²⁹. Il suo ampio letto, «che rarissime fiata accade che si possa altramente che cum ponte o porto passare»³⁰, non doveva più assicurare militarmente i podestà di Brescia. Il fiume poteva diventare uno strumento della politica mercantilista perseguita con lucidità dall’Austria e accolta in modo non sempre coerente da Venezia. Il nuovo trattato prevedeva che fosse «libero alle due Nazioni l’uso delle acque del Fiume, e libera navigazione in quelle parti, ove è di presente, o potrebbe nell’avvenire divenir navigabile, ed esente da ogni Dazio di Transito»³¹.

Si diede così corso a un’importante stagione progettuale, le cui opere maggiori furono sicuramente i lavori di rettilineo tesi a contenerne le piene e ad aumentare la superficie coltivabile, ma interessarono anche la navigazione e l’attraversamento del fiume con la costruzione di due nuovi ponti a Calcio e a Soncino.

A Calcio, dove vi era un porto posseduto per due terzi dai condomini di Calcio, Pumenengo e Portici Pallavicini e per un terzo dai condomini di Urago, i proprietari fecero istanza nel 1774 di «convertire il medesimo in ponte», ottenendo la preliminare approvazione dei rappresentanti ai confini dei due stati i quali sollecitarono i rispettivi governi ad «accordarne il permesso con condizione, che i rispettivi sudditi nel passare il nuovo ponte non vengano aggravati più di quanto lo sono di presente nel passare il porto»³².

Se il viadotto in legno costruito tra Calcio e Urago nel 1777 fu soprattutto opera delle nobili e potenti famiglie Secco e Martinengo, che vedevano in questo manufatto la possibilità di aumentare le loro entrate sulla postale per Milano³³, il ponte di Soncino, realizzato verso la fine del secolo, fu voluto direttamente dai governi.

A Soncino vi erano tracce di «un ponte antichissimo di pietra» di proprietà della città di Brescia, del quale, ancora nel 1643, si intravedevano alcuni significativi resti³⁴. Probabilmente era stato abbattuto dopo la pace di Lodi, per essere sostituito da un porto in comproprietà tra i comuni di Orzinuovi e Soncino

29. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 80r.

30. Relazione del podestà Nicolò Tiepolo, 22 mar. 1527, in *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma*, XI, *Podestaria e capitanato di Brescia*, Milano 1978, p. 10.

31. *Trattato fra sua maestà l’imperatrice regina, e la serenissima Repubblica di Venezia, sulla materia dei confini*, Brescia 1755, p. 4.

32. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 49, ispezione biennale del fiume Oglio dei rappresentanti dello stato di Milano e della Repubblica di Venezia, Ponteviso, 30 giu. 1774. Sull’antico porto di Calcio si veda F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 70r e v; sulla costruzione del ponte cfr. E. Podavitte, *La terra di Urago d’Oglio*, Brescia 1984, pp. 100-101.

33. ASMi, *Acque*, p.a., b. 1055.

34. ASBs, *Archivio storico civico*, 155, fasc. 105, Lodovico Baitelli, «Confini della città di Brescia», 1643, 190.

che si alternavano annualmente nella sua gestione e nella riscossione del pedaggio³⁵. Il fiume in quel tratto aveva diverse ramificazioni e il porto era situato sul ramo principale, mentre vi erano «due ponti di comunicazione posti sopra due rami [secondari] del fiume stesso»³⁶. Nella seconda metà del Settecento, le condizioni della barca utilizzata per l'attraversamento erano pessime al punto di essere «inabile non solo al pedaggio, ma altresì al tragitto de' carri, e calessi col pericolo di sommergersi, come tal sommersione seguì nelle passate feste natalizie, per la qual cosa restò [sospeso] per qualche giorno il necessario tragitto a danno del conduttore, quale dovette a forza d'uomini, ed istromenti redimerla dal fondo, ed alla bella meglio in qualche modo rappezzarla»³⁷.

Orientati a sostituire il porto – sempre più «inetto al passaggio delle merci, e de' viandanti» – con un ponte, i governi di Milano e Venezia incaricarono nel 1792 i rispettivi ingegneri Ferrante Giussani e Girolamo Francesco Cristiani di stendere un progetto per edificarlo poco a sud del porto, in quanto la zona era «più regolare, più ristretta, e meno esposta alle irruzioni delle piene». La struttura venne progettata in legno di rovere, a otto campate, larga circa 6 metri e lunga 47. A metà della costruzione, dove vi era il confine, era posto un cancello con serratura munito di «punte di ferro al disopra, per impedire ogni clandestino scavalcamento». Il suo costo, da ripartirsi fra i due stati, era previsto in 22.500 lire venete, compreso un «casino di cotto, da farsi ad uso del portinaro» sulla sponda cremonese e la manutenzione dei primi tre anni³⁸.

Nonostante l'opera fosse stata approvata e i tempi di costruzione previsti fossero di quattro mesi, nel settembre dell'anno seguente i lavori non erano ancora iniziati, con grave danno per il trasporto dei viandanti e delle merci, «specialmente nel concorso della fiera di Crema» che si teneva nel mese di ot-

35. Cfr. *Descrizione del fiume Oglio, del 1507* (trascrizione dall'originale conservata in ASBs, *Archivio Storico Civico*, b. 964), in A. Reggio, *I titoli legittimi delle Rogghe bresciane derivate dall'Oglio*, in *Il lago d'Iseo e l'irrigazione in provincia di Brescia*, Brescia 1926, p. 32; *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 2, p. 358; *ibid.*, vol. 3, pp. 416 e 428-429; F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., cc. 79r-80v. Si veda inoltre B. Caizzi, *Industria, commercio e banca in Lombardia nel XVIII secolo*, Milano 1968, p. 254. Sul pedaggio si veda il foglio a stampa *Tassa di quello che si deve pagare per il passaggio del Porto sopra il Fiume Oglio presso Soncino per gli anni spettanti alla magnifica Comunità di Soncino suddetto in moneta di Milano*, s.d., in ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 67.

36. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 9, lettera del magistrato dei dazi al podestà di Brescia, 3 ago. 1773.

37. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 9, copia di lettera del podestà di Soncino al podestà di Brescia, Soncino, 17 mar. 1762.

38. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 9, relazione di Ferrante Giussani e Girolamo Francesco Cristiani, Soncino, 20 ago. 1792; «Capitolato per la costruzione del ponte di legno sul fiume Ollio, in sostituzione dell'attuale porto di Soncino», Soncino, 20 ago. 1792.

tobre³⁹. La costruzione venne realizzata nel 1796⁴⁰, nello stesso anno le due comunità concordarono le modalità per far fronte alla «spesa incontrata nell'esecuzione del ponte sul fiume Olio promiscuo, ed indiviso fra i due Stati»⁴¹.

Anche tra Quinzano e Bordolano dopo il 1802 venne costruita una passerella in legno a nove campate che sostituì l'antico porto, sito sulla strada postale Brescia-Cremona. Le due comunità fin dal 1469 avevano la comproprietà di questo importante passaggio⁴² e nella seconda metà del Settecento si erano già trovate ad affrontare rilevanti spese a causa «di una gran corrosione [...] nella sponda bresciana» che lo aveva «reso intieramente inoperoso»⁴³. Nel 1780 si era così dovuto trasferire il porto con catena più a sud, costruendo allo stesso tempo un nuovo tratto di strada sulle due rive in modo da mettere in collegamento il porto con la postale e favorire il «vicendevole commercio». Dopo che le truppe francesi in ritirata lo distrussero il 15 aprile 1799, il transito rimase sospeso per qualche anno. Quando l'instaurata Repubblica italiana sollecitò le due comunità a ripristinare l'antico porto, esse fecero osservare come la sua costruzione sarebbe stata «di tutta passività a cagione che non riesce transitabile che per la sola metà dell'anno, e che la confezione di uno stabile ponte di legno sarebbe [stato] di minor dispendio e di grande attività alla Nazione»; chiesero quindi l'autorizzazione a edificare un viadotto, dimostrando i vantaggi economici che ne sarebbero derivati: «tanto più se si calcola che la spesa del primo risulta all'incirca di lire milanesi 10 mila, e quella del secondo di lire milanesi 16 mila circa; colla diversità poi che del porto non sarebbe sicuro, come consta dalla pratica, l'introito annuo di sole lire 300 di Milano, quali non bastano per la sua manutenzione, e che del ponte si ricaverebbe un annuale prodotto di lire 1.200»⁴⁴.

Non ebbero invece lo stesso successo i progetti tesi a migliorare la navigazione sul fiume. Il piano del regio meccanico milanese Marcantonio Gallone del 1779 mirava a rendere più rettilineo il corso dell'Oglio nel tratto tra Ponteviso e Seniga, in modo da aumentare la portata d'acqua e permettere di

39. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 9, relazione della Camera dei confini, 11 ago. 1793.

40. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, lettera del Ministero dell'interno alla Prefettura del dipartimento del Mella, Milano, 27 lug. 1814.

41. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 39, copia di lettera del comune di Soncino, 18 set. 1796.

42. Cfr. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 85r. Si veda inoltre *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 2, p. 300.

43. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 9, copia di lettera della Camera dei confini al doge, Venezia, 19 ago. 1780.

44. ASMi, *Acque*, p.m., b. 489, le municipalità di Quinzano e di Bordolano al vicepresidente della Repubblica italiana, 4 ott. 1802.

spostare sulle rive i mulini posti in mezzo al fiume che ostacolavano il percorso delle barche. Il progetto venne ben presto accantonato, nonostante fosse appoggiato per lo stato di Milano dal consigliere Gaetano Rogendorf, perché pur meritando «i politici riguardi» era di «grandissima spesa» per la Serenissima⁴⁵. I mulini continuarono così a essere:

situati nel mezzo del fiume, e con palificate da un lato all'altro a guisa di chiuse chiamate roste, non solo restringono il detto fiume a tal segno, che non vi può passare, che una sola nave per volta, con molta difficoltà, perdita di tempo, e pericolo, ma altresì in tempo di screscenza di detto fiume [...] le navi cariche [...] devono incorrere nel pericolo in montando, di spezzarle sul fondo, oppure trattenersi a scaricare le loro merci ne' magazeni per ritornarsene colle loro navi vuote, aspettando sin che si gonfia il fiume per venire nuovamente a caricarle, e condurle al suo destino⁴⁶.

I ponti in legno di Calcio e Soncino ebbero una durata relativamente breve. Le piene del fiume erosero ben presto la stabilità di questi esili manufatti e, nonostante i continui e onerosi lavori di manutenzione, nel dicembre 1807 crollava quello di Calcio⁴⁷, seguito nell'ottobre del 1812 da quello di Soncino. Nel maggio del 1808 erano già pronti i progetti per il nuovo viadotto sulla strada postale Milano-Brescia e si appaltavano i lavori a Zaverio Lombardini di Ospitaletto per la «costruzione di un nuovo ponte di muro a tre arcate»⁴⁸. Nonostante la gara d'appalto prevedesse la realizzazione della nuova infrastruttura in tre mesi, solo nel 1809 questa venne portata a termine.

Più travagliate furono le vicende per la ricostruzione del ponte di Soncino. Già dopo alcuni giorni dal crollo, il 31 ottobre 1812, l'ingegnere in capo del Dipartimento del Mella aveva provveduto a rendere operativa «una piccola barca [...] la qual serviva al passaggio de' pedoni» e il 5 novembre venne trasferito tra Orzinuovi e Soncino il porto di Acqualunga, riattivando anche il passaggio dei mezzi di trasporto su ruote⁴⁹. Ma si trattava di «un piccolo, e mal sicuro porto»⁵⁰, particolarmente «pericoloso pel passaggio delle truppe, e spe-

45. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 2, copia di lettera del capitano di Brescia ad Andrea Tron, soprintendente alla Camera dei confini, Brescia, 11 lug. 1779.

46. ASBs, *Cancelleria prefettizia superiore*, b. 2, relazione di Marcantonio Gallone, Milano, 19 giu. 1779.

47. ASBs, *Fondo stampe*, b. 51, avviso del prefetto del Dipartimento del Mella, Brescia, 2 dic. 1807.

48. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, avviso a stampa per la gara d'appalto, Brescia, 25 mag. 1808.

49. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, lettera dell'ingegnere in capo del Dipartimento del Mella al prefetto, Brescia, 26 giu. 1813.

50. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, lettera del podestà di Orzinuovi al prefetto del Dipartimento del Mella, Orzinuovi, 20 apr. 1814.

cialmente dell'artiglieria»⁵¹. Nell'estate del 1814 erano pronti due progetti per il nuovo ponte: il primo tutto in legno e dal costo di 46.000 lire; il secondo con piloni in muratura e impalcato in legno dal costo di 68.000 lire. Si rendeva inoltre necessario per la sua sicurezza «il rettifilo del tronco di fiume immediatamente superiore»⁵². Il manufatto precedente era una comproprietà tra il comune di Soncino e la città di Brescia. Per la ricostruzione, qualora Brescia non fosse stata disponibile a farsi carico della sua metà di oneri, Soncino si impegnò a pagare l'intera somma divenendone unico proprietario. Pur gelosa da sempre dei propri interessi sul fiume, Brescia rinunciò nella seduta del consiglio comunale del 20 settembre 1814 a partecipare alla costruzione del viadotto per motivi economici, perdendo così i diritti di transito su quel tratto di fiume. L'importanza del ponte andava però ben oltre gli interessi delle comunità locali, soprattutto in questi mesi che vedevano l'insediarsi di un nuovo regime politico bisognoso di un capillare controllo militare del territorio. Il 20 ottobre 1814 i lavori vennero appaltati a totale carico dello stato e portati a termine entro la primavera dell'anno seguente⁵³.

Molto più fitta era la rete di porti-traghetto che, a distanza di pochi chilometri l'uno dall'altro, collegavano le due sponde del fiume. Il primo era quello che metteva in comunicazione Sarnico con Paratico, consistente in due barche a remi di proprietà del comune bergamasco⁵⁴. Poco più a sud, a Calepio, esisteva anticamente un ponte⁵⁵ in seguito trasformato in porto, di proprietà dei «conti Pompilii Calepi, le persone che passano pagano quattro quattrini per uno et li cavalli una gazetta. Per il quale porto detti Conti pagano alla Camera di Brescia un paio de guanti, ovvero mezzo scudo essendo detto fiume Oglio di Bresciana»⁵⁶. A sud di Pontoglio, posto in fronte al comune bergamasco di Civate, vi era un porto, detto «porto di mezzo», di proprietà degli eredi di

51. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, lettera dell'ingegnere in capo del Dipartimento del Mella al prefetto, Brescia, 22 apr. 1814.

52. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, lettera dell'ingegnere in capo del Dipartimento del Mella al prefetto, Brescia, 6 ago. 1814.

53. ASBs, *Prefettura del Dipartimento del Mella*, b. 9, lettera del prefetto di Cremona a quello di Brescia, Cremona, 28 apr. 1815.

54. ASMi, *Acque*, p.m., b. 489, Repubblica Italiana, «Tariffa per la tassa da esigersi al passaggio del ponte sull'emissario dell'Oglio presso il comune di Sarnico», s.d. Si veda inoltre L. Pagani, *Il fiume nei secoli...*, cit., p. 121n.

55. L'esistenza del ponte è attestata da una descrizione del 1482, F. Chiappa, *La descrizione topografica della valle dell'Oglio di Gabriele Benzoli (1482)*, cit., pp. 143-145. Anche in F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 65r, si legge: «Antichissimo è questo ponte, hoggi convertito in porto».

56. G. Da Lezze, *Descrizione di Bergamo e suo territorio 1596*, a cura di V. Marchetti e L. Pagani, Bergamo 1988, p. 392. Si veda inoltre *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 3, p. 435.

Antonio Martinengo, condomini di Urago, la cui attività era attestata fin dal XV secolo⁵⁷. Dal *Repertorio della Mappa dell'integral corso del Fiume Oglio* del 1752 apprendiamo non solo che il «Porto denominato il Porto di Mezzo, qual è di ragione delli condomini di Urago, e dalli stessi si mantiene con le due rive, e strade conducenti al porto, sta legato alla riva bresciana, ed il cui casello è nella vicina casa», ma anche che sul corso del fiume uno steccato di «pali e sassi, quale serve di levata per sostener l'acqua ad uso del nominato Porto», permetteva inoltre la pesca ai «rispettivi padroni de' terreni adiacenti al fiume, con reti, tele, e calcina, ognuno di fronte alle loro rive, sino al mezzo del fiume, e da condomini di Urago poco di sopra del descritto Porto di Mezzo [...], si fa la pesca piantando attraverso di tutto il fiume un'arrellata di picchetti, e brocche, con baltravello, e nassa nel mezzo»⁵⁸.

Di tutti i porti sull'Oglio, quello di Rudiano su cui la comunità vantava diritti fin dal XIII secolo ha avuto la storia maggiormente contrastata a causa delle rivendicazioni dei conti Barbò, proprietari delle terre poste sulla sponda cremonese. La convenzione stipulata tra il comune di Rudiano e la famiglia Barbò il 23 dicembre 1500 aveva stabilito fra le parti un accordo che durò fino al 1678, quando, devastato dalle acque l'antico sito, si rese necessario il trasferimento del porto. Iniziò così una vertenza armata tra le parti che impedì per lungo tempo il transito e si risolse solo nel dicembre 1697. Anche nel secolo seguente «non piccole né rare sono state le controversie tra li Rodiani, e Pumenenghi, ossia li conti Barbò feudatari di Pumenengo terra finitima Cremonese situata oltre l'Oglio a dirimpetto di Rodiano, che hanno impegnato con l'armi que' popoli»⁵⁹. Il porto era di una certa importanza anche perché era posto sulla strada Rudiana che partendo da Maclodio, sito sulla direttrice Brescia-Orzinuovi, arrivava a Rudiano attraversando i comuni di Trenzano, Cossirano e Cizzago⁶⁰.

Sotto Orzinuovi esistevano ben quattro porti, tutti appartenuti originariamente a vari rami della nobile famiglia Martinengo. Un porto a Barco doveva esistere già nei primi anni del Cinquecento; distrutto a causa delle guerre che avevano interessato il territorio, venne ricostruito dal conte Lodovico Martinengo dopo il 1531. L'8 ottobre di quell'anno, infatti, si giunse a un accordo così che «li conti Ascanio Alessandro ed Ercole fratelli Martinenghi del conte Gio Maria cedono il diritto di costruer il porto all'Oglio, per le

57. Cfr. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 71r.

58. *Repertorio della Mappa dell'integral corso del Fiume Oglio*, 1752, trascrizione a cura di D. Ferrari, in *Aspetti della società bresciana del Settecento*, Brescia 1981, pp. 54-55.

59. *Ibid.*, c. 73v.

60. Cfr. P. Guerrini, *Diaconie, zenodochi e ospizi medioevali della città e del territorio bresciano*, in Id., *Miscellanea Bresciana*, Brescia 1953, p. 17.

guerre distrutto al conte Lodovico fratello»⁶¹. Il porto venne nuovamente ricostruito dai Martinengo nel 1654, ottenendo da Brescia la concessione in cambio di un canone annuo di sei libbre di cera lavorata⁶². A Villachiarà ne costruirono un altro nel 1507⁶³. I porti di Bompensiero e Villagana risultano denunciati nelle polizze d'estimo del 1580. Il primo era sito «dirimpetto di una terra Cremonese detta Campagna discosta dal fiume circa dui miglia, et da Zenivolta pur Cremonese un miglio, e mezo»⁶⁴ e passò nel corso del Seicento alla nobile famiglia bresciana dei Borgondio; il secondo era invece posto di fronte al comune cremonese di Azzanello e, stando alla polizza d'estimo del 1723, «si spende a mantenerlo quanto si cava d'affitto per essere transito fuori mano»⁶⁵. A Castelvisconti vi era un porto che almeno dal 1507 apparteneva alla chiesa di Santa Maria della Scala di Milano. Il traghettatore doveva trasportare gratuitamente gli abitanti del comune bresciano di Acqualunga⁶⁶.

Scendendo verso sud, dopo il già menzionato porto in proprietà dei comuni di Bordolano e Quinzano, si trovava quello di Monticelli d'Oglio che metteva in collegamento con Monasterolo. Dal 1411 Monticelli e il suo porto divennero feudo della nobile famiglia bresciana dei Provaglio. Se si esclude una vertenza con i cremonesi nel 1451, la proprietà dei Provaglio sul porto rimase incontrastata fino all'età napoleonica⁶⁷, quando le infrastrutture del porto vennero trasportate a Canneto nel 1801 per permettere la costruzione di un ponte. A Monticelli venne poi realizzato nel 1806 un nuovo traghetto che fu dichiarato proprietà del demanio e del quale i Provaglio, nell'età della Restaurazione, ripresero possesso⁶⁸. Nel 1847, venne realizzato un nuovo porto tra Acqualunga e Castelvisconti, utilizzando le barche e i legnami di quello di Monticelli, che venne demolito e sostituito da un battello di modeste dimensioni per il passaggio di pedoni e rotanti⁶⁹.

61. Biblioteca Museo Correr di Venezia, *Mss Martinengo Prov. Div.*, C 1221.

62. Cfr. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 81r.

63. Cfr. *ibid.*, c. 82r.

64. *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 3, p. 416. Si veda inoltre F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 83r e v.

65. Cit. da P. Zanoni, *Villachiarà e le sue cinque contrade. Storia della "parrocchia faticosa" di Santa Chiara, Orzinuovi* (Brescia) 1993, p. 218. Si vedano inoltre: *Il catastico bresciano di Giovanni Da Lezze...*, cit., vol. 3, p. 416.; F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 83r e v.

66. Cfr. F. Mazzuchelli, *Relazione storica...*, cit., c. 84v.

67. Cfr. *ibid.*, c. 87r e v.

68. Cfr. A. Locatelli, "Porti-traghetto" sul fiume Oglio, in Gruppo aziendale dei dipendenti delle aziende del gruppo Credito Agrario Bresciano, *Incontri di storia bresciana*, Brescia 1993, pp. 43-46.

69. ASBs, *Imperial Regia Delegazione Provinciale*, b. 3190, lettera dell'Intendenza di finanza alla Delegazione provinciale, Brescia, 12 giu. 1847.