

**Mauro Giroletti**

# L'arrivo della ferrovia a Crema

Nascita della linea ferroviaria Treviglio-Cremona







## INTRODUZIONE

La realizzazione della linea ferroviaria Treviglio-Cremona viene presentata dall'autore di questa ricerca come un mosaico di eventi che ne prepararono l'inaugurazione, avvenuta il primo maggio del 1863. Articoli di giornale, interventi politici, contese e pregiudizi, tutto ha concorso a dipingere un insieme interessante e per molti versi emblematico di accadimenti che Mauro Giroletti ha sviluppato con dovizia di particolari e di considerazioni, esplorando le pieghe della storia, laddove si annidano spesso cause ed effetti.

Quanto mai opportuno è stato, per l'autore, soffermarsi sui riscontri generali, facendo riferimento alle delicate fasi storiche che porteranno all'unificazione dell'Italia e che non a caso si intersecheranno con le prime coeve stesure di strade ferrate, simbolo concreto di avvicinamento di territori e di persone.

In particolare, le vicissitudini che portarono alla inaugurazione del 1863 registrarono un intreccio legato a questo territorio e alle aspettative legate all'arrivo della linea ferroviaria. "Prosperità, movimento e vita", questo si auspicava nel 1861 l'ingegnere cremasco Carlo Donati de' Conti: i binari avrebbero portato cambiamenti irreversibili. Il vapore dei treni avrebbe mutato gli orizzonti e accorciato le distanze, non solo per i cremaschi.

La ricerca, che si conclude illustrando le fasi che porteranno più tardi alla costruzione della stazione ferroviaria di Crema, ha il pregio di offrire anche spunti di riflessione. Partendo dall'istanza celebrativa dei 150 anni, Mauro Giroletti spiega una serie di avvenimenti significativi, guidati da meccanismi così riconoscibili in quanto

specchio delle caratteristiche della storia italiana di questi ultimi secoli, come spesso siamo stati abituati ad assistere. Tuttavia, ecco lo scatto positivo, in questo specifico caso ogni sforzo ha trovato riscontro nella ferma e convinta volontà di realizzare un'opera che avrebbe cambiato la storia di questi territori, e siamo certi che i primi sbuffi delle locomotive convinsero anche i più scettici di allora.

Il Centro Ricerca Alfredo Galmozzi da tempo favorisce lavori di ricerca storica seri e circostanziati come questo, consapevole dell'importanza della memoria e del ruolo determinante che essa ha nel processo di crescita dell'individuo e di un'intera comunità che, attraverso la capacità di ricostruire la propria storia, conosce e si riconosce, stabilendo un senso di appartenenza oggettivo. Qui c'è qualcosa in più. Qui si registra una forma di progresso, uno di quei momenti che ha determinato svolte e mutazioni, anche di abitudini. Centocinquanta anni fa i cremaschi apprezzarono la modernità, ne colsero l'opportunità irrinunciabile, si sentirono parte di una storia che non poteva fermarsi.

Un ringraziamento particolare a Piero Carelli per aver collaborato alla stesura del testo.

*Nino Antonaccio*

*Coordinatore del Centro Ricerca Alfredo Galmozzi*

Mauro Giroletti

# L'arrivo della ferrovia a Crema

Nascita della linea ferroviaria Treviglio-Cremona



CENTRO RICERCA **ALFREDO GALMOZZI**

Collana "Album", volume n.10  
*"L'arrivo della ferrovia a Crema"* di Mauro Giroletti

© Centro Ricerca Alfredo Galmozzi  
Piazza Premoli, 4 - Crema

Progetto grafico ed impaginazione: Davide Severgnini.

Stampato su carta riciclata.

Per info sulle attività del Centro Ricerca Alfredo Galmozzi  
consultare il sito [centrogalmazzi.it](http://centrogalmazzi.it)

## CAPITOLO 1

# LE PREMESSE ALLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA DURANTE L'AMMINISTRAZIONE AUSTRIACA

### Un fattore di modernizzazione

Il 13 ottobre 1839 fu solennemente inaugurato, alla presenza del re delle Due Sicilie Ferdinando di Borbone, il primo tratto della linea ferroviaria Napoli-Nocera, che arrivava fino a Granatello di Portici per un totale di 7,6 km. Si trattava in assoluto della prima linea ferroviaria costruita e messa in esercizio nella Penisola italiana.

Da quella data in avanti in tutti gli stati preunitari l'arrivo del "vapore" fu repentino e rappresentò un'esigenza di modernizzazione nel campo dei trasporti talmente inderogabile che tutti i governi dovettero tenerne in considerazione nel proprio operato. Così dal Granducato di Toscana allo Stato Pontificio, dal Regno di Sardegna al Lombardo-Veneto, iniziarono a ramificarsi sempre più strade ferrate, inizialmente solo tronchi sparsi senza alcuna visione strategica complessiva nemmeno all'interno dei singoli stati. Nei decenni successivi però il fatto che «la facilità di circolazione per le merci e per i viaggiatori consentita dai binari fu reputata indispensabile<sup>1</sup>», fece sì che in tutta la Penisola si moltiplicassero progetti di collegamento dei vari tronchi ferroviari in modo da disegnare dei tracciati che collegassero tra di loro le città e le aree più importanti dal punto di vista commerciale ed economico e, attraverso queste, collegare poi l'Italia al resto d'Europa.

Anche se i primi collegamenti "internazionali"<sup>2</sup> tra i tronchi ferroviari degli Stati preunitari furono terminati e messi in funzione proprio a ridosso della Seconda Guerra d'Indipendenza, e in alcuni casi servirono proprio a spostare velocemente le truppe al fronte nelle campagne militari della primavera 1859, furono avanguardie di questo progetto di progressiva ramificazione e sfruttamento delle strade

1 S. MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2007, p. 7.

2 Qui si intende, prevalentemente, collegamenti e scambi tra le reti ferroviarie degli stati preunitari nella penisola italiana.

ferrate il Regno di Sardegna e il Lombardo-Veneto, ovviamente con strategie diverse e spesso confliggenti. Infatti tra il Piemonte sabaudico e il Lombardo-Veneto austriaco si scatenò, anche in questo campo, una competizione aspra per assicurarsi una posizione di rilievo e predominio nei collegamenti tra gli Stati della penisola italiana e l'Europa continentale. Da un lato il progetto di Cavour di collegare direttamente il porto di Genova con la Francia e il resto d'Europa<sup>3</sup>, dall'altro i disegni austriaci di una grande linea che collegasse i grandi porti di Trieste e Venezia con Milano e da qui, attraverso il Sempione, con l'Europa centrale, mentre ad oriente il collegamento con la parte restante dell'Impero sarebbe stato garantito dalla ferrovia del Semmering.

In questa logica, tutta interna all'Impero asburgico, è da collocarsi la progettazione della linea ferroviaria "Ferdinandea", denominata così in onore dell'Imperatore austriaco Ferdinando I. Questa fu, se non la prima, comunque la più importante, discussa e strategica strada ferrata progettata e costruita in Italia a cavallo della metà del XIX secolo. La prima proposta di realizzare una linea ferroviaria che collegasse tra loro le grandi città di Milano e Venezia risale al 1835; da allora fu un susseguirsi di studi e discussioni circa l'utilità della linea e il percorso del tracciato. Infatti dal primo progetto preliminare, proposto dall'ingegnere Francesco Varè e dal commerciante veneto Sebastiano Wagner, al progetto definitivo passò quasi una decina di anni, caratterizzati da numerosi e controversi passaggi intermedi<sup>4</sup>. Il progetto Wagner-Varè prevedeva il passaggio della ferrovia per un tracciato che da Milano piegasse verso Mantova e seguisse grosso modo il percorso del fiume Po, raggiungendo Venezia per Fusina.

### La "linea delle città" di Carlo Cattaneo

Nei due anni seguenti si susseguirono molti altri interventi e numerose proposte alternative al progetto Wagner-Varè, con varie e differen-

3 Cfr. F. ARESE, *Cavour e le strade ferrate*, Milano, Edizioni Amici del Museo del Risorgimento, 1953.

4 Cfr. A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano: storia della imperial-regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta, 1835-1852*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1996.

ti proposte circa il percorso che avrebbe dovuto seguire la ferrovia. Tra gli altri, anche Carlo Cattaneo aveva pubblicato una sua analisi sull'argomento, mettendo in risalto le potenzialità di arricchimento per tutti i territori interessati<sup>5</sup>. Il suo progetto, che criticava aspramente l'ipotesi Varè-Wagner, era finalizzato alla costruzione di una ferrovia che toccasse più popolose città dell'asse lombardo-veneto e che si potesse quindi identificare come una «linea delle sei città<sup>6</sup>» principali, e cioè Milano-Brescia-Verona-Vicenza-Padova-Venezia. Intorno alla contrapposizione tra la «linea delle campagne» di Varè-Wagner e la «linea delle città» di Cattaneo si sviluppò un intenso dibattito, anche se l'ipotesi di Cattaneo andava sempre più raccogliendo un consenso quasi generale nelle Camere di Commercio delle città interessate. Era una proposta derivata dal riconoscimento che, toccando le principali città del Lombardo-Veneto, la ferrovia avrebbe messo in collegamento diretto le aree più densamente popolate, con possibili maggiori ricavi per gli azionisti.

La questione più dibattuta e controversa era però relativa a quale percorso la nuova ferrovia dovesse seguire, soprattutto nella sua tratta lombarda. Alcuni altri progetti presentati divergevano non poco dalle proposte alternative di Wagner-Varè e Cattaneo circa il tracciato da adottare e le città che avrebbero dovuto essere toccate lungo il percorso da Milano a Venezia<sup>7</sup>.

In ogni caso, quella che doveva costituire la base portante di tutta la rete ferroviaria austriaca nella pianura padana iniziò il suo percorso ufficialmente il 25 febbraio 1837, quando venne emanata dall'Imperatore Ferdinando d'Asburgo una sovrana concessione (o privilegio, come allora venivano definite queste autorizzazioni) per la costruzione di una linea ferroviaria tra Milano e Venezia. Il privilegio era stato concesso ad una società per azioni denominata «Imperial Regia Privilegiata Strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta». Nel settembre dello stesso anno poi una commissione lombardo-veneta, incaricata

5 Cfr. C. CATTANEO, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro tra Milano e Venezia*, in «Annali Universali di Statistica», XLVIII, Milano, 1836.

6 A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano...*, cit., p. 62.

7 Cfr. A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano...*, cit., pp. 201-227.

dagli azionisti di definire un percorso di massima per la ferrovia, approvò il tracciato della "Ferdinanda" sulla falsariga della proposta di Cattaneo, affidando la progettazione esecutiva all'ingegnere Giovanni Milani.

### **L'ipotesi di un tronco Crema-Lodi**

Tuttavia contro questo progetto, negli anni successivi, si alzarono molte proteste e discussioni, che portarono anche a proposte radicalmente alternative. Nel 1840, dopo l'inaugurazione della ferrovia Milano-Monza, fu pubblicato da Ambrogio Gaspari un libro dal titolo *Osservazioni intorno alla linea da scegliersi da Milano a Brescia per la Privilegiata Strada Ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta*. In questa proposta la linea ferroviaria principale Milano-Venezia avrebbe dovuto seguire l'asse con Monza, Bergamo, Brescia e Volta Mantovana, e da qui proseguire in territorio veneto fino alla città lagunare. Inoltre si proponeva che il sud della Lombardia fosse raggiunto da un'altra linea principale che toccasse le città di Lodi, Pizzighetone e Cremona e da qui per Piacenza con un tronco collaterale di collegamento tra Crema e Lodi.

Nella stessa linea di tendenza va inquadrata la proposta contenuta nello scritto di Carlo De Kramer *Nuovo esame della questione sul modo migliore per congiungere la città di Bergamo alla grande strada ferrata Lombardo-Veneta*. Questo lavoro fu commissionato dallo schieramento filo-bergamasco guidato dalla Camera di Commercio del capoluogo orobico, la quale non voleva assolutamente che la città di Bergamo fosse tagliata fuori completamente dal percorso della "Ferdinanda". Nella proposta di De Kramer da Milano sarebbero dovute partire due linee principali: una verso il sud della Lombardia lungo il percorso Milano-Monza-Bergamo-Brescia-Mantova e un'altra verso il sud della regione, seguendo la tratta Milano-Lodi-Cremona-Mantova. Le linee così congiunte nella città virgiliana sarebbero in tal modo potute proseguire insieme verso Verona e da qui fino a Venezia.

Nel 1841, invece, altri tre progetti molto diversi tra loro furono presentati dall'ingegnere Possenti<sup>8</sup>. Il primo, cosiddetto "Sistema dei raggi", prevedeva una linea principale Milano-Crema-Mantova-Verona. Perno del sistema ferroviario lombardo sarebbe stata la città di Crema, baricentrica a questa zona della regione: da qui infatti sarebbero partiti tronchi ferroviari che come raggi concentrici avrebbero collegato Lodi, Cremona, Bergamo e Brescia. "Il Sistema dei lati" invece propugnava una proposta circolare del sistema ferroviario lombardo, con un anello che avrebbe congiunto a nord le città di Milano-Monza-Bergamo-Brescia-Mantova e a sud Milano-Lodi-Cremona-Mantova. Con il "Sistema degli assi" si proponevano due alternative: la prima con una linea diretta Milano-Volta Mantovana e la seconda con un percorso Milano-Brescia-Volta Mantovana. Entrambe queste ipotesi prevedevano varie tratte ferroviarie di intersezione tra il percorso delle linee principali e le più importanti città lombarde.

Nessuna di queste proposte però venne tenuta in seria considerazione dall'amministrazione austriaca, la quale, rimanendo fedele alla sovrana concessione del 1837, affidò ad una commissione speciale l'organizzazione dei lavori, secondo il progetto dell'ingegnere Milani.

### **Le ricadute economiche e militari**

Secondo il disegno austriaco lo scopo preminente di questa linea non era solamente quello di collegare tra loro tutte le grandi città e le aree più densamente popolate della pianura padana centro-orientale, ma essa doveva avere anche una finalità strategica interna ed internazionale assai precisa e importante, che rendeva la "Ferdinandea" una delle strade ferrate più rilevanti di tutto l'Impero. In primo luogo le ricadute economiche della costruzione della nuova ferrovia: collegare sempre più l'economia lombarda con il cuore dell'Impero, attraverso una spinta a far confluire i traffici commerciali in Italia verso una direttrice ovest-est, più consona alla strategia economica e geo-politica dell'Impero austriaco. Allora infatti «la corrente dei traffici in Lombardia avveniva prevalentemente sulla direttrice est-ovest. L'altra grande direttrice tradizionale dei traffici lombardi (...) verso la

8 Cfr. A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano...*, cit., pp. 226-227.

valle del Reno attraverso la Svizzera era sacrificata nello stesso periodo dalle difficoltà di comunicazioni attraverso i passi alpini (Gottardo e Spluga) non ancora agevolate dai trafori, ed anche dalla politica estera dell'Austria allora in polemica con alcuni stati territoriali tedeschi ed in attrito con i cantoni della confederazione elvetica (accusati tra l'altro di una politica troppo liberale nei riguardi dei "cospiratori" nazionalisti italiani)<sup>9</sup>.

Inoltre, secondo le logiche dell'Italia preunitaria, sarebbe stato un motivo di prestigio e di contesa tra l'Impero austriaco e il Regno di Sardegna anche l'organizzazione di una rete ferroviaria moderna e ramificata, che dimostrasse agli occhi dei propri cittadini e di tutte le popolazioni della penisola il livello di efficienza e di modernità raggiunte nei due Stati rivali. Infatti per moltissimi patrioti «durante il processo risorgimentale la "strada ferrata" (...) venne a rappresentare nell'ideale collettivo l'emblema dell'agognata unità nazionale<sup>10</sup>» e la scelta sul dove far passare i collegamenti ferroviari tra gli Stati preunitari non era di certo un aspetto trascurabile nella politica estera della prima metà del XIX secolo, specialmente per quanto riguardava l'Austria.

Nel contesto peninsulare, non secondarie erano anche le ricadute in ambito militare: una linea ferroviaria che potesse garantire uno spostamento rapido delle truppe dal cuore dell'Impero alla pianura padana e da qui al confine del Ticino o negli altri "fronti caldi", avrebbe potuto ribadire con molta forza il ruolo di egemonia dell'Austria in tutta l'Italia centro-settentrionale e avrebbe anche segnato una supremazia tattica in un'eventuale e sempre più probabile nuova guerra nei confronti dei rivali piemontesi.

Dalla concessione delle autorizzazioni all'avvio dei lavori per la costruzione vera e propria della ferrovia il passo fu relativamente breve, anche se riemersero notevoli divergenze circa il percorso che la "Ferdinanda" avrebbe dovuto seguire. Ritornò alla luce uno dei principa-

9 F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema: storia della progettazione, costruzione e primi anni di esercizio della strada ferrata Treviglio-Cremona*, Crema, Arti Grafiche Cremasche, 1978, pp. 21-22.

10 S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., p. 7.

li motivi di discordia, ovvero il tracciato che la linea avrebbe dovuto avere nel suo percorso lombardo da Milano a Brescia: si doveva procedere in linea retta come dal progetto della commissione lombardo-veneta oppure attraverso un'ansa per toccare la città di Bergamo?

Nel 1841 tuttavia la costruzione della ferrovia iniziò partendo dal Veneto e si avviarono nel frattempo i lavori del ponte che avrebbe collegato Venezia alla terraferma. Già nel 1842 fu inaugurato il primo tratto tra Mestre e Padova, mentre nel 1846 i binari arrivarono fino a Vicenza e si ebbe la solenne inaugurazione del ponte sulla laguna, che fu celebrato con enfasi dalla stampa dell'epoca, tanto che alcuni commentatori affermarono che «Venezia non era più un'isola<sup>11</sup>».

Nel frattempo la costruzione della "Ferdinanda" aveva potuto finalmente iniziare anche dalla parte lombarda, con la soluzione del tracciato per la città di Bergamo, sollecitato insistentemente e infine ottenuto dalle autorità e dalla Camera di Commercio del capoluogo orobico, che lasciava però aperta per il futuro la prospettiva di una linea direttissima Treviglio-Coccaglio<sup>12</sup> per permettere il superamento dell'ansa bergamasca e accorciare così il tragitto tra Milano e Brescia.

Nello stesso anno 1846 veniva quindi completato il tratto Milano-Treviglio e nel 1854 il tratto Bergamo-Brescia-Verona<sup>13</sup>. La ferrovia, la prima in Italia costruita già con due binari, fu infine completata nel 1857 con l'inaugurazione del tronco Treviglio-Bergamo.

## L'avversione del Papa

Fu anche grazie all'avvio dei lavori per la costruzione di questa grande arteria ferroviaria che la "voglia di strade ferrate" divenne contagiosa e si diffuse in tutte le principali città del lombardo-veneto. D'altronde i benefici sociali ed economici della costruzione delle strade ferrate

11 "Gazzetta privilegiata di Venezia", 14 gennaio 1846, cit. in S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., p. 29.

12 Il raccordo ferroviario Treviglio-Coccaglio, che ha permesso alla linea Milano-Venezia di superare la cosiddetta "ansa di Bergamo" fu realizzato, in effetti, solo nel 1878.

13 Verona era stata raggiunta nel frattempo ad oriente dal prolungamento del tratto veneto della ferrovia già nel 1849.

erano a quei tempi messi in evidenza da molti autori, che ingaggiarono una lotta a colpi di articoli, saggi e opuscoli contro la parte della società più riottosa ad aprirsi ed accettare questa grande novità, rappresentata soprattutto dai possidenti e dai proprietari terrieri, in modo particolare nei territori più marginali del Regno Lombardo-Veneto. Risalgono a questo periodo, infatti, numerose opere di scrittori, ingegneri, uomini politici e di scienza riguardanti il tema delle strade ferrate e i benefici che dalla loro costruzione ne avrebbero potuto trarre i territori interessati. Cattaneo, Cavour, Balbo, Leopoldo II di Toscana furono solo alcuni degli uomini politici di primo piano dell'Italia preunitaria che si spesero in prima persona nella discussione sulla costruzione delle strade ferrate e sulle loro possibili ricadute positive in ambito economico e sociale. Nel famoso articolo *Des chemins de fer en Italie*, pubblicato sulla "Revue Nouvelle" di Parigi il 1° maggio 1846, Camillo Benso, conte di Cavour, rivendicò apertamente il «diritto di fondare le più grandi speranze sull'azione delle strade ferrate. Le conseguenze politiche e sociali che dovranno derivarne (...) saranno la testimonianza della grandezza del ruolo che queste nuove vie di comunicazione sono destinate a giocare nell'avvenire del mondo<sup>14</sup>».

A contrastare questa visione vi furono resistenze di vario tipo, concentrate però prevalentemente negli ambienti ecclesiastico e rurale. Molto forte infatti era l'avversione nei confronti della locomotiva, il primo e più vistoso prodotto della rivoluzione industriale, da parte del pontefice Gregorio XVI, fautore di una politica che incentivasse idee di conservazione rispetto ai nuovi ritrovati della tecnica. Era alta poi l'avversione nei confronti della costruzione delle ferrovie nelle campagne, dove gli interessi sia dei proprietari terrieri, sia dei contadini avversavano, per ovvi motivi, l'avanzata delle strade ferrate, che avrebbe tolto loro, e in modo definitivo, parti considerevoli di terre coltivabili e pascoli<sup>15</sup>.

14 C. Cavour, *Le strade ferrate in Italia*, a cura di A. SALVESTRINI, Firenze, La Nuova Italia, 1976, p. 7.

15 Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., pp.16-36.

Pur essendo esponente diretto del potente ed influente ceto dei possidenti agrari del cremonese, Stefano Jacini<sup>16</sup> fece parte di quella schiera di studiosi che invece esaltava il ruolo delle strade ferrate, propugnandone apertamente la massima espansione in tutto il territorio lombardo. Nella sua opera *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, edita nel 1856, egli infatti scriveva: «Le strade ferrate, comunicando una crescente rapidità al giro e alla trasformazione dei valori, mentre erano state preconizzate come utili, non solo soddisfecero all'aspettativa, ma di più si verificarono in breve quali requisiti indispensabili del movimento economico<sup>17</sup>». L'autore e uomo politico cremonese proseguiva poi nella sua opera: «Emerge chiaramente come ridondi ad immenso vantaggio di un paese (...) l'essere percorso da strade ferrate per il maggior tratto possibile<sup>18</sup>».

Fu grazie ad opere ed iniziative come queste se anche nelle province allora considerate "più marginali" si diffusero l'attenzione e poi l'aspirazione alla costruzione e al passaggio nei propri territori di nuove ferrovie. Inizialmente questo fu un fenomeno ristretto ad una piccola cerchia elitaria della classe dirigente locale, che appunto si divideva sull'opportunità e sui benefici che il passaggio della rete ferroviaria avrebbe portato nel proprio territorio. Fu così però che in ogni parte del Lombardo-Veneto la discussione sull'argomento divenne sempre più al centro dell'attenzione nel dibattito politico e sociale dell'epoca, soprattutto nei territori della fascia meridionale della Lombardia, non ancora toccati dalle strade ferrate ma interessati a possibili progetti di ampliamento della rete esistente o in fase di costruzione (costituita

16 Stefano Jacini (Casalbuttano 20 giugno 1826 - Milano 25 marzo 1891) fu economista e uomo politico cremonese. Si interessò di agricoltura, economia e proprietà fondiaria. Nel 1860-61 fu nominato da Cavour ministro dei Lavori pubblici del Regno di Sardegna, incarico che poi ricoprì anche in seguito nel Regno d'Italia con i governi La Marmora e Ricasoli. Fu presidente di una commissione d'inchiesta sulle condizioni dell'agricoltura nell'Italia post-unitaria. Nel 1870 fu nominato Senatore del Regno.

17 S. JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, Studi economici, Milano, Civelli, 1856, pp. 3-4.

18 *Ibidem*, p. 5.

allora dalla sola "Ferdinandea" e da pochi "tronchi" collaterali") e alla realizzazione di nuove ferrovie.

Inoltre la politica che l'Imperial-Regio governo di Vienna seguiva per la concessione di nuove strade ferrate nei propri domini italiani era ispirata a tre caratteristiche fondamentali: mantenere il proprio ruolo egemone nei confronti degli stati regionali (soprattutto nell'Italia centro-settentrionale), favorire l'instaurarsi di una corrente di traffici commerciali che, con fulcro Milano, procedesse per una direttrice Ovest-Est, tagliando fuori il Regno di Sardegna e, da ultima ma non secondaria, agevolare il trasporto di truppe in tutti i settori "caldi" e strategicamente rilevanti in caso di guerra<sup>19</sup>.

### Costi eccessivi della Milano-Venezia

In questa situazione e con queste premesse anche nella città di Crema e nel territorio cremasco ci furono discussioni e progetti circa il passaggio di una ferrovia di nuova costruzione, che si collegasse con il tracciato della "Ferdinandea" e potesse così collegare la zona con Milano da un lato e Cremona con la bassa pianura padana dall'altro. Già dal 1846 infatti si stava parlando della costruzione di una linea ferroviaria sull'asse Milano-Treviglio-Crema-Cremona con direzione Mantova<sup>20</sup>, che era allora una delle piazzeforti militari principali su cui si basava il "quadrilatero" di difesa austriaco a ridosso del Garda. Questa linea ferroviaria avrebbe dovuto costituire una sorta di «seconda via per Milano verso il Veneto, parallela ma più meridionale alla Ferdinandea<sup>21</sup>», che rispondeva a pieno ai tre criteri su cui si basava la politica d'espansione ferroviaria austriaca nell'Italia settentrionale. A conferma di questo su un giornale viennese, il "Wenderer", in un articolo del 5 giugno 1850 veniva riportato: «Nel corso di quest'anno verranno messi in opera i seguenti tronchi di strada ferrata in Italia: da Verona a Mantova, da Mantova a Treviso, da Mantova al Po, da Treviglio a Crema<sup>22</sup>». Mentre per quanto riguarda gli altri tronchi citati

19 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 22.

20 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, Crema, Edizioni Tipolito Uggè, 1996, p. 47.

21 F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 22.

22 "Wenderer", 5 giugno 1850.

dall'articolo del "Wenderer" si procedette in un tempo relativamente breve, per il tronco Treviglio-Crema la realizzazione divenne molto più complicata, anche se si può supporre che già nei primi anni Cinquanta del XIX secolo non solo il dibattito, ma anche la progettazione di una linea ferroviaria sull'asse Cremona-Treviglio fosse in avanzato stato di realizzazione. A supporto di tutto ciò, infatti, l'anno successivo si leggeva sulla "Gazzetta della provincia di Lodi e Crema": «Tra l'altro anche il tratto da Treviglio a Milano non resterà imperfetto, perché rappresenta la testa della progettata linea Cremona-Mantova<sup>23</sup>»

Questo progetto però non trovò immediata applicazione principalmente per due motivi: il gravoso impegno economico-finanziario che le casse austriache dovettero sostenere per la costruzione della già citata ferrovia "Ferdinanda" e lo scarso interesse della città di Lodi a farsi carico della proposta di una linea Treviglio-Crema<sup>24</sup>.

Per quanto riguarda la prima ragione, l'amministrazione austriaca del Lombardo-Veneto dovette far fronte ad una crisi finanziaria dovuta agli eccessivi costi di realizzazione della parte principale della Milano-Venezia, i cui primi effetti iniziarono a farsi sentire già a partire dal 1851. Grazie anche al tortuoso percorso lombardo, dove il passaggio per l'ansa di Bergamo aveva aumentato notevolmente i costi complessivi, le società concessionarie si trovarono a quel punto assolutamente impossibilitate ad affrontare nuovi e grandi investimenti senza ricorrere a nuovi interventi da parte dello Stato centrale. La stessa società concessionaria "Imperial Regia Privilegiata Strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta" infatti andò incontro a difficoltà economiche sempre maggiori che causarono un dissesto finanziario insanabile e il fallimento nel 1852: «Nei suoi quindici anni di vita complessiva (...) le realizzazioni della ferdinanda furono indubbiamente modeste (...). I veneti esaurirono tutte le loro risorse nei 70 chilometri

23 "Gazzetta della provincia di Lodi e Crema", num. 10, 1851.

24 Fu la stessa "Gazzetta della provincia di Lodi e Crema", nel num. 42 dell'anno 1851, a riportare il taglio del tronco ferroviario Treviglio-Cremona dall'elenco delle ferrovie in progettazione nel Lombardo-Veneto.

della Venezia-Vicenza, un po' meglio dei deludenti 30 realizzati dai lombardi<sup>25</sup>».

### **Nazionalizzazione delle linee ferroviarie**

A Vienna quindi si optò per l'intervento diretto dello Stato, attraverso la nazionalizzazione delle linee ferroviarie italiane e ungheresi, la cui società concessionaria era andata incontro ad un dissesto finanziario simile a quello della società "Ferdinanda". Intervento centrale che era ben lungi però dal poter essere risolutivo in tempi brevi. Infatti, intorno alla metà degli anni Cinquanta del XIX secolo, una grave crisi aveva colpito direttamente le finanze dell'Impero austriaco. Le ingenti e crescenti spese militari e una politica economica sbagliata avevano causato un fortissimo disavanzo nel bilancio statale, tanto che Vienna fu costretta a ripianare ricorrendo anche a misure eccezionali. L'Imperial-Regio governo si vide costretto a chiedere prestiti sui mercati internazionali a tassi molto gravosi e a rivolgersi ad un ingente prestito "interno" a tutti i territori dell'Impero di oltre cinquecentomila fiorini, ricorrendo anche a sottoscrizioni forzose da parte delle amministrazioni comunali nei confronti delle casse centrali<sup>26</sup>.

In questa circostanza di gravi ristrettezze economiche si dovette quindi procedere, a livello centrale, ad un ripensamento generale con l'obiettivo di portare ad una profonda riorganizzazione e razionalizzazione degli investimenti statali, anche in ambito ferroviario. La realizzazione della diramazione Treviglio-Crema-Cremona, con la sua logica fondamentale di collegare Milano con la bassa pianura padana, venne messa in discussione, anche da talune autorità locali, con progetti alternativi "meno dispendiosi".

### **Divergenze tra Crema e Lodi**

Un ulteriore elemento negativo, che contribuì a far emergere come forti e preponderanti queste alternative, fu senza dubbio il fatto che a quel tempo le città di Crema e Lodi, con i rispettivi circondari, formavano un'unica provincia. Una convivenza che da tempo risultava

25 A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano...*, cit., pp. 515-516.

26 Cfr. F. DAL NEGRO, *1863. La ferrovia a Crema...*, cit., p. 30.

essere molto difficile e problematica. Infatti i due territori e soprattutto le due città avevano prospettive ed interessi economici e sociali diversi, per non dire opposti: ogni occasione era buona per diversificarsi e tentare di far prevalere le proprie specifiche esigenze e le proprie aspirazioni.

Anche sul piano ferroviario le divergenze e i contrasti si verificarono ben presto, già quando venne privilegiato il passaggio per Lodi nel progetto di costruzione della linea che avrebbe dovuto collegare il capoluogo lombardo all'Italia centrale attraverso l'asse Milano-Piacenza-Parma-Bologna<sup>27</sup>. Questa decisione aveva già provocato gli strali di colui che era un attento conoscitore della realtà cremonese<sup>28</sup> e che aveva visto calpestati gli interessi del proprio territorio, ben conscio che il mancato passaggio del grande snodo ferroviario, che metteva in collegamento diretto l'Italia del Nord con quella centrale, avrebbe duramente danneggiato l'economia locale, a tutto vantaggio dei territori limitrofi toccati dal passaggio di questa ferrovia. Scriveva infatti Jacini: «La posizione centralissima del Cremonese (...) nella valle del Po (...) non avrebbe dovuto lasciar dubbi. Allorché si progettò la strada ferrata dell'Italia centrale, Cremona avrebbe avuto diritto di sperare che, invece di far seguire quella linea la direzione Milano-Lodi-Piacenza-Parma-Bologna essa sarebbe stata condotta per Milano-Lodi-Cremona-Parma-Bologna, nel qual caso, senza che subisse sensibili deviazioni, sarebbe stata conservata per un maggiore tratto sul territorio Lombardo, a beneficio di questo (...). La strada ferrata Centrale Italiana (...) è destinata a servire di sfogo alle molte linee che dall'estero condurranno alla pianura del Po (...) ed a far capo a quei porti meridionali della penisola che più si avvicinano al Bosforo ed all'istmo di Suez<sup>29</sup>».

Tagliati fuori dai progetti principali, ai territori cremonese e cremasco non restava altra via che inserirsi nelle tratte "secondarie" e di col-

27 Il completamento di questa linea avvenne solamente nel 1861, ma il progetto originario di un collegamento tra il Lombardo-Veneto, gli stati preunitari dell'Emilia e lo Stato pontificio risale ai primi anni Cinquanta del XIX secolo.

28 Stefano Jacini definì a più riprese la Provincia di Cremona come il "granaio della Lombardia".

29 S. JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, cit., p. 14.

legamento, seppur di grande rilevanza, come sarebbe potuta diventare la linea Treviglio-Crema-Cremona-Mantova. Ma anche in questo caso la città di Lodi sosteneva dei progetti differenti. Per quanto riguardava il collegamento con la città di Cremona, Lodi spingeva per un collegamento direttissimo attraverso un tronco che passasse per Codogno e Pizzighettone, escludendo tutta la parte settentrionale del Cremonese. Per Crema e il territorio cremasco, poi, nel Lodigiano si privilegiava l'idea di una linea di raccordo lungo l'asse Pavia-Brescia in grado di garantire il collegamento tra queste due importanti città lombarde, attraverso il passaggio per Crema e Lodi<sup>30</sup>.

### Jacini a favore della linea Treviglio-Cremona

Contro queste due ipotesi si levarono ben presto le voci di chi sosteneva, al contrario, come fosse prioritaria e necessaria la costruzione della linea Treviglio-Crema-Cremona con prolungamento verso Mantova. Tra le voci principali a sostegno di questa seconda ipotesi sempre quella di Jacini: «Dal punto di vista degli interessi lombardi poi, la trascuranza di una zona così straordinariamente importante come è l'alto Cremonese insieme coi finitimi Distretti Bresciani e il Cremasco non sarebbe nemmeno concepibile. (...) Il lasciar da parte i Distretti Superiori, il non provvedere abbastanza ai bisogni loro, equivarrebbe a rinunciare alla porzione di gran lunga maggiore d'introiti che dal complesso della Provincia sarebbe lecito sperare<sup>31</sup>».

Era poi nota e condivisa dai sostenitori di questa ipotesi la posizione per cui «il progetto Cremona-Treviglio tende non già ad escludere il resto della Provincia (e dei territori limitrofi) ma bensì a concentrare ed a compenetrare gli interessi di tutto il Cremonese; quello di Cremona-Codogno tende invece ad escludere la porzione più importante della Provincia, a separarla e scomporne gli interessi<sup>32</sup>». Di supporto a questa tesi venivano portate anche considerazioni di carattere

30 Nel supplemento alla "Gazzetta della provincia di Lodi e Cremona" del 24 marzo 1852 appare un articolo circa una votazione sui programmi della Camera di Commercio di Lodi e Crema che favoriva l'ipotesi di un raccordo ferroviario Lodi-Brescia via Crema rispetto all'ipotesi Treviglio-Cremona via Crema.

31 S. JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, cit., p. 13.

32 *Ibidem*, p. 21.

tecnico e sociologico: «La ferrovia che, congiungendo Mantova con Cremona, si ripiegasse verso Crema e Treviglio alla volta di Milano, sarebbe sempre, in proporzione di lunghezza, una fra le meno tortuose che negli ultimi anni furono costruite nei paesi più inciviliti, dove la scelta delle linee da seguirsi si risolve in una questione di economia sociale e non di geometria<sup>33</sup>».

La differenza tra i progetti stava, in estrema sintesi, «fra una strada (ferrata) che provvede al solo capoluogo e un'altra che soddisfa non solo al capoluogo, ma anche alla metà più importante del suo territorio, unitamente ad un'altra città (Crema) e ad altri notevoli Distretti<sup>34</sup>».

Le parole di Jacini, riferite alla realtà dell'alto Cremonese, intimamente connessa con il territorio cremasco, dimostrano tuttora, con grande realismo, quanto la questione ferroviaria fosse importante e dirimente nel dibattito politico dell'epoca. Notevoli interessi, economici e sociali, giravano intorno ad essa. E tra Lodi e Crema la discussione sul percorso che avrebbero dovuto seguire le future strade ferrate creò una notevole frizione, difficilmente sanabile in quanto le ambizioni e gli interessi degli uni e degli altri erano diametralmente opposti. «Lodi pertanto non appoggiò mai Crema nel progetto di una linea Treviglio-Cremona, diversamente da Bergamo che favorì il proseguimento verso sud del tronco Bergamo-Treviglio. La divergenza di interessi in campo ferroviario non fu la causa ma rispecchiò piuttosto due diverse prospettive e zone di influenza delle città di Lodi e Crema, ne accrebbe la frattura, sancita dalla fine dell'omonima provincia nel 1859<sup>35</sup>».

Fu proprio questa enorme divergenza di interessi, unitamente all'eccessivo attendismo dell'amministrazione comunale di Crema dell'epoca, a far sì che nessuno dei due progetti alternativi fosse tenuto in considerazione dall'amministrazione centrale austriaca nella prima metà degli anni Cinquanta del XIX secolo. «In tanto fervore di progettazioni (ed iniziali costruzioni), la città di Crema non seppe prendere una posizione ufficiale e non volle farsi promotrice di un

33 *Ibidem*, p. 17.

34 *Ibidem*, p. 26.

35 F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 29.

programma ferroviario che rispecchiasse gli interessi della città stessa. Questo atteggiamento negativo (o perlomeno passivo) dell'Amministrazione comunale del tempo contrasta con l'entusiasmo e la preveggenza di quelle pochissime persone che in città si battono a titolo personale per far conoscere quali sarebbero stati i vantaggi per Crema del passaggio della ferrovia, e cosa si poteva fare per ottenere un tracciato favorevole alla città<sup>36</sup>» e al territorio.

Il tema della costruzione della linea ferroviaria venne quindi momentaneamente accantonato, ma non per lungo tempo. Nel piano di risanamento economico generale, voluto dall'Imperial-Regio governo per uscire dalla crisi economica e finanziaria della metà degli anni Cinquanta del XIX secolo fu inserito un riassetto complessivo riguardante tutto il sistema delle concessioni ferroviarie. La nuova politica in materia mirava a razionalizzare il sistema esistente, con l'obiettivo di dare in concessione l'intera rete dell'Impero a non più di due o tre società, che avessero quindi al contempo una robusta capacità finanziaria in grado di garantire il servizio anche nei tronchi meno redditizi e la possibilità di procedere ad un programma di espansione di ampio respiro, che non riguardasse più solo un ambito strettamente regionale.

### **L'instancabile impegno del cremasco Carlo Donati de' Conti**

Inoltre stava cambiando anche l'atteggiamento delle autorità locali, soprattutto quelle cremasche, nei confronti della costruzione del tratto ferroviario Treviglio-Crema-Cremona. Fu grazie all'instancabile abnegazione e alla grande lungimiranza soprattutto dell'ingegnere Carlo Donati de' Conti<sup>37</sup>, allora consigliere nella Congregazione municipale della regia città di Crema, se il tema della costruzione di questa ferrovia ritornò in auge. Insieme all'allora podestà della città, il

36 *Ibidem*, p. 30.

37 Carlo Donati de' Conti (Crema, 1804-1875) fu ingegnere e uomo politico cremasco. Eletto consigliere della municipalità di Crema nell'ultimo periodo della dominazione austriaca, vi rimase anche dopo l'unità d'Italia. Esperto di idraulica e di cartografia, risistemò la mappa delle rogge del cremasco, promosse la nascita del Consorzio agrario e fu primo presidente della Banca Popolare Agricola di mutuo credito.

cavaliere Giacomo Guarini, l'ingegner Donati de' Conti infatti si spese personalmente, sia a livello locale che nei confronti delle autorità superiori, per far comprendere l'importanza della costruzione e del passaggio di una linea ferroviaria a Crema, come volano per il rilancio e l'espansione dei commerci di tutta la zona cremasca. A tal proposito egli stesso scriveva: «Alcuni riflettendo da leggeri vorrebbero nelle strade ferrate trovare il danno per il piccolo commercio, per le arti ed i mestieri locali ed anche per gli intraprenditori di trasporti e vetture. Non è da negarsi che una strada ferrata portando una radicale variazione nelle relazioni e negli affari commerciali trae seco nei primi anni qualche spostamento d'interessi individuali; ma noi che ci troviamo fuori dalle vie postali, noi che siamo privi del tutto di opifizi manifatturieri, noi che manchiamo per fino di arti e di mestieri necessari alle prime comodità ed alle prime esigenze della vita sociale, dobbiamo allontanare ogni timore in proposito, giacché siamo nella condizione di tutto acquistare e nulla perdere... Maggior consumo e lavoro, e quindi maggior guadagno ai loro negozj e miglior comodo ai consumatori. Aumentato il consumo crescerà pure il bisogno di artisti i quali potranno procurarsi sul suolo natio quel pane che ora cercano altrove. A questi vantaggi generali noi dobbiamo aggiungere i temporarj ed accessorj che si riferiscono alla costruzione e manutenzione della medesima (opera ferroviaria). Dobbiamo riprometterci abbondanza di lavoro per molti mesi, smercio di legnami e di materiali. Si aprirà il campo ad impieghi, trasporti, a facchinaggio. (...) Frattanto tutti gli indicati vantaggi unitamente a quelli della sfera più elevata, cioè l'aumento di ricchezza e valore territoriale, la propagazione dei lumi e di civiltà, la solidarietà dei voleri e delle idee, non sono vantaggi individuali ai soli paesi di stazione della strada (ferrata), ma generali ai territorj attraversati e vicini<sup>38</sup>». In un altro passaggio Donati de' Conti proseguì nella polemica contro chi si opponeva alla costruzione e al passaggio della ferrovia per il territorio cremasco: «La eventuale loro riuscita sarebbe un disastro per Crema, e pel suo territorio, così pel vantaggio giustamente sperato, e che andrebbero a perdere, come pel danno grave che invece loro ridonerebbe, specialmente per la

38 C. DONATI DE' CONTI, *La strada ferrata da Treviglio a Crema. Appendice alla memoria sullo stesso argomento*, Milano, Tipografia Ronchetti, 1856, pp. 8-9.

deprezzazione, e difficoltà vendita dei loro prodotti primi (bozzoli, seta, grani, lini, etc.) che i consumatori, ed i negozianti andrebbero ad acquistare preferibilmente lungo la linea della ferrovia, allettati dal più rapido, più sicuro, e meno costoso trasporto<sup>39</sup>».

Il suo instancabile impegno in questo senso fu tale anche dal punto di vista amministrativo che il 20 giugno 1856 la Congregazione comunale di Crema approvò la sua proposta<sup>40</sup> di concorrere, insieme ad altri comuni del territorio cremasco, alle eventuali spese per l'acquisto delle aree necessarie per la costruzione di una strada ferrata che collegasse Crema con Milano attraverso lo snodo di Treviglio. Una Commissione speciale<sup>41</sup> del Comune di Crema, incaricata di studiare il problema del passaggio della ferrovia, aveva nel frattempo inviato una lettera a tutte le Deputazioni comunali del circondario, rendendo nota la posizione della città di Crema e invitando gli altri comuni ad agire di conseguenza. Nella circolare si legge: «Ognuno vede poi come tale circostanza accordi alla campagna un immenso vantaggio sopra la Città, giacchè il censo della prima confrontato colla sua popolazione, essendo immensamente superiore a quello della seconda, col proposto riparto verrebbe a sopportare un peso relativamente assai tenue<sup>42</sup>». In questo modo tale deliberazione fu così sottoscritta da molti comuni del territorio cremasco e anche da alcuni comuni dell'area cremonese, come Castelleone, Soresina e Casalbuttano<sup>43</sup>. Una volta acquisiti i terreni questi sarebbero stati poi ceduti a titolo gratuito all'appena costituita Società delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale.

39 *Ibidem*, p. 11.

40 Archivio comunale della città di Crema, Atti Amministrativi - Anno 1856, *Deliberazione della Congregazione Municipale di Crema del 20 giugno 1856*.

41 La Commissione era composta, oltre che dal podestà Giacomo Guarini, dai consiglieri Fortunato Albergoni, Stefano Bolzoni, Carlo Donati de' Conti, Luigi Griffini e Paolo Marazzi.

42 Archivio comunale della città di Crema, Atti Amministrativi - Anno 1856, *Circolare emanata dalla Congregazione Municipale di Crema al fine di riunire i comuni del Distretto nell'offerta gratuita di terreni alla Società delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale del 19 giugno 1856*.

43 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 47.

Nel frattempo infatti era intervenuta un'importante e decisiva novità che aveva portato al riassetto complessivo delle concessioni ferroviarie del Regno Lombardo-Veneto, secondo nuovi criteri di razionalizzazione voluti dal governo di Vienna nell'ambito della ristrutturazione complessiva del sistema. Infatti nel governo austriaco, tra il 1855 e il 1856, si cominciarono a «nutrire seri dubbi sull'efficacia del sistema statale nel settore ferroviario e a cercare nuove soluzioni per l'espansione della rete ferroviaria. (...) Questo ripensamento portò (...) all'assunzione (...) della concessione ad un'altra società privata delle linee italiane<sup>44</sup>».

### **Convenzioni con i banchieri Rotschild**

Così, nei primi mesi del 1856, fu firmata una convenzione tra il governo di Vienna e i banchieri Rotschild e le banche del Duca di Galliera, con la quale veniva ceduta loro tutta la rete ferroviaria esistente (circa 400 km), impegnando peraltro anche i nuovi concessionari a costruire ulteriori 300 km di strade ferrate. In questa nuova prospettiva di espansione della rete ferroviaria lombarda fu perciò reso possibile sia il completamento delle linee ferroviarie già in avanzato stato di realizzazione<sup>45</sup>, sia l'inserimento di altre strade ferrate di prioritaria costruzione da parte della nuova società concessionaria, come poteva essere la tratta Treviglio-Cremona. La convenzione venne firmata tra le parti il 14 marzo 1856 e la nuova società concessionaria, assumendo il nome di Società delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale, sarebbe poi riuscita ad assicurarsi i medesimi privilegi per la costruzione e la gestione delle strade ferrate anche presso i governi dei ducati emiliani, dello Stato Pontificio e del Granducato di Toscana. Fatto questo non secondario per gli eventi che seguirono all'unità d'Italia.

Nel corso del 1857 venne finalmente completata e messa in esercizio, in tutto il suo percorso, la linea Milano-Venezia. Milano e la Lombardia potevano essere collegate così direttamente con l'Europa

44 A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano...*, cit., p. 514.

45 Ricordiamo, a proposito, che l'ultimo tratto della stessa linea "Ferdinandea" fu completato nel 1857.

centrale attraverso la "Ferdinandea" e la Trieste-Lubiana. Treviglio si trovava così ad essere un punto nodale di questa nuova linea ed una testa di ponte per ulteriori nuovi ampliamenti: la linea direttissima per Coccaglio per superare l'ansa di Bergamo e l'ipotetica tratta verso Cremona e Mantova.

Nella convenzione del marzo 1856, tuttavia, non era prevista la costruzione di questo ultimo tronco ferroviario. A questo punto però intervennero con maggiore forza e decisione le autorità locali di Crema e del Cremasco. Abbiamo già visto come l'opera di pressione e sensibilizzazione avviata dall'ingegner Donati de' Conti, con l'aiuto del podestà Guarini, avesse portato Crema a mettersi alla testa di tutti i comuni cremaschi e dell'alto Cremonese in una non facile operazione finanziaria, che avrebbe dovuto portare all'offerta gratuita del terreno da parte delle amministrazioni comunali nei confronti della società concessionaria, rendendo così più agevole la modifica della convenzione del marzo 1856 e l'inserimento della tratta Treviglio-Cremona<sup>46</sup>. Inoltre proseguiva l'opera di sensibilizzazione e convincimento dell'ingegner Donati de' Conti, che nel preambolo alla circolare con cui si invitavano i comuni del territorio a sottoscrivere l'acquisto dei terreni aveva scritto: «Fra la linea che verrà percorsa dalla strada ferrata Milano-Venezia (...) e l'altra su cui dovrà eseguirsi la ferrovia che da Milano passando per Lodi andrà a dirigersi all'Italia Centrale, resta un vasto tratto della Lombardia che dovrà essere tagliato da una terza strada. L'interesse della società concessionaria delle ferrovie, non meno che quello delle popolazioni, il bisogno di utilizzare il tronco Milano-Treviglio, e mille altri riflessi, consiglierebbero altamente che venisse a toccare Crema. Ma diverse altre Città e Borghi, sentendo troppa l'importanza incalcolabile di avere prossima una strada ferrata nulla lasciano di intentato, onde far modificare nel loro interesse la linea più naturale, e ragionevole, o farla escludere del tutto<sup>47</sup>».

46 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 34.

47 Archivio comunale della città di Crema, Atti Amministrativi, anno 1856, Preambolo della *Circolare emanata dalla Congregazione Municipale di Crema al fine di riunire i comuni del Distretto nell'offerta gratuita di terreni alla Società delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale del 19 giugno 1856*.

Inoltre Donati de' Conti seppe trovare forti ed autorevoli alleati anche al di fuori del territorio cremasco e principalmente a Cremona in Stefano Jacini, da sempre sensibile nei confronti della causa della ferrovia Treviglio-Cremona, e nei componenti della Camera di Commercio provinciale che si era già espressa pubblicamente, a differenza di quella di Lodi, a favore del collegamento via Crema per la linea tra Mantova e Milano<sup>48</sup>. Infine l'interesse della città di Cremona per la costruzione di questa tratta dipendeva anche da obiettivi specifici di carattere economico e politico, «tenendo presente la sua posizione sul Po e la sua importanza commerciale e strategica. Cremona era inoltre capoluogo di una provincia piccola e poco omogenea, e l'aver scelto come prioritario il tracciato via Crema non escludeva una possibile (futura) annessione di questo circondario, sfruttando la non felice coesistenza dei lodigiani e dei cremaschi nell'omonima provincia<sup>49</sup>».

Inoltre per perorare ulteriormente la causa della impellente necessità di una rapida costruzione della ferrovia tra Treviglio e Cremona via Crema, nel maggio del 1856, poco dopo la firma della convenzione sulle nuove linee ferroviarie in Lombardia, lo stesso Carlo Donati de' Conti scrisse e fece stampare due brevi testi di divulgazione sull'argomento: *Il tronco di strada ferrata da Crema a Treviglio. Memoria per i comuni del territorio cremasco* e *La strada ferrata da Treviglio a Crema. Appendice alla memoria sullo stesso argomento*. In entrambi i libri, che riprendevano nello stile e nelle argomentazioni il più celebre *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate di Jacini*, si ribadivano infatti gli elementi principali, dal punto di vista politico, economico e sociale, che avrebbero potuto sostenere e supportare la correttezza del passaggio della ferrovia a Crema e nel Cremasco.

Nella prima opera si sosteneva lo sforzo fatto dalle amministrazioni comunali cremasche nel sostegno economico all'eventuale esproprio delle proprietà, e si intendeva sollecitare all'azione eventuali altri comuni che non avessero ancora adottato questa risoluzione. L'inten-

48 Cfr. "Gazzetta della provincia di Cremona", num. 23, 1853.

49 F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 43.

to dichiarato era infatti quello di «dimostrare all'eccelso I.R. Ministero il desiderio e lo spirito di questa popolazione, (che) faciliterà le pratiche verso la società concessionaria, essendo favorevoli su tale argomento anche le altre Comuni fuori dal territorio cremasco, che vanno ad essere toccate dal tronco proposto. Il Municipio (di Crema) ha nominato allo scopo una apposita commissione, la quale non trascurerà di fare tutti quei passi che potranno occorrere onde raggiungere l'intento. Il nostro onorevole Consiglio Civico ha già dato in oggi il proprio voto favorevole alla spesa, dimostrando così luminosamente d'intendere il vero vantaggio del proprio paese: facciamo altrettanto i Comuni foresi e la vittoria sarà nostra<sup>50</sup>».

A seguito di queste ulteriori sollecitazioni, fu così che il punto definitivo venne siglato il 27 novembre 1856, quando fu firmata dall'Imperatore Francesco Giuseppe una Sovrana Autorizzazione che modificava ed inseriva nella precedente convenzione la concessione per la costruzione del tronco ferroviario Treviglio-Cremona, da completare entro cinque anni, più precisamente entro il dicembre 1861. Questa concessione ampliava e integrava la convenzione del marzo 1856 e fissava un punto decisivo e definitivo sia sulla costruzione dell'opera, sia sui tempi certi per la sua realizzazione. Così veniva premiato il lavoro di Jacini e dell'ingegner Donati de' Conti, che tanto si erano battuti negli anni precedenti, con studi, articoli e atti amministrativi, per giungere alla realizzazione di una linea ferroviaria che collegasse verticalmente il Cremonese e il Cremasco. La strada ferrata tra Treviglio e Cremona via Crema, era quindi stata approvata ufficialmente e, anche se una data di inizio dei lavori e un progetto definitivo dell'opera non erano ancora stati definiti, la speranza di una sua rapida costruzione e messa in esercizio era più che giustificata negli animi dei cittadini cremaschi.

Gli eventi della storia però, con il ritorno delle ostilità tra Regno di Sardegna e Impero austriaco, la Seconda Guerra d'Indipendenza e il processo di unificazione nazionale italiano portarono ad una serie di

50 C. DONATI DE' CONTI, *Il tronco di strada ferrata da Crema a Treviglio. Memoria per i comuni del territorio cremasco*, Milano, Tipografia Ronchetti, 1856, p. 18.

novità che ritardarono inevitabilmente la tempistica per l'approvazione e la costruzione di questa nuova tratta ferroviaria.



## CAPITOLO 2

# LE ALTERNE VICENDE, I RITARDI E LE INCERTEZZE A SEGUITO DELL'ANNESSIONE DELLA LOMBARDIA AL REGNO DI SARDEGNA E DELLA PROCLAMAZIONE DEL REGNO D'ITALIA

### Il ruolo decisivo della ferrovia in guerra

Il 23 aprile 1859 l'Impero austriaco inviò un secco ultimatum al Regno di Sardegna, chiedendo l'immediata smobilitazione delle truppe dell'esercito sabaudo ammassate sulle rive del Ticino. Prendeva così inizio la Seconda guerra d'Indipendenza che vedeva contrapposti da un lato francesi e piemontesi, uniti in alleanza dagli accordi di Plombières stipulati l'anno precedente, e dall'altra gli austriaci.

Le prime fasi della guerra si svolsero con grande rapidità di movimento: gli alleati franco-piemontesi spostarono il grosso delle loro truppe sul Ticino e penetrarono in Lombardia verso Milano dopo la vittoriosa battaglia di Magenta. In questa occasione per la prima volta nella storia militare vennero impiegate le ferrovie per un'importante operazione strategica. Un articolo della rivista "Il politecnico" di Carlo Cattaneo descriveva così gli eventi di quei giorni: «La breve campagna d'Italia del 1859 mostrò a prova, come si era già da molti predetto, l'influenza decisiva delle strade ferrate in guerra. Un'enorme massa di nemici, dalle rive non solo dell'Adige ma del lontano Danubio, poté in pochi giorni avventarsi nelle più fertili provincie del Piemonte (...). Viceversa, quando l'invasore, giunto fin dove le sue strade ferrate potevano slanciarlo, si rallentò, e le forze alleate si furono alla fine raccolte (...) si poté solamente per mezzo d'una linea ferrata operar quel veloce moto laterale che in un istante trasportò il campo di battaglia sull'opposta linea del Ticino, e sconcertò tutti i disegni e i calcoli di un nemico tardo d'ingegno e vieppiù tardato dalla sua stessa mole<sup>51</sup>».

51 A. PALERMO, *Sulla ferrovia delle riviere ligurie principalmente sul suo accesso al golfo di La Spezia*, in "Il politecnico", num. 8, 1860.

La guerra nel frattempo proseguiva: un successivo contrattacco austriaco fu respinto nelle sanguinosissime battaglie di Solferino e San Martino, che ebbero luogo il 24 giugno 1859 nei pressi del lago di Garda. L'armistizio di Villafranca, firmato l'11 giugno 1859, sancì il definitivo passaggio della Lombardia al Regno di Sardegna, mentre nell'Italia centrale moti insurrezionali rovesciarono i governi nei ducati di Modena e Parma, in Toscana e nelle legazioni pontificie di Emilia e Romagna. I governi provvisori si pronunciarono quindi per un'immediata annessione al Piemonte, che venne ratificata nei primi mesi del 1860 attraverso una serie di plebisciti: dall'inizio della Seconda guerra d'Indipendenza il Regno di Sardegna, in poco meno di un anno, aveva esteso il proprio territorio a gran parte delle regioni dell'Italia centro-settentrionale.

### **Le ferrovie: uno strumento essenziale per unire il nuovo Stato**

A poco più di un anno di distanza, il 17 marzo 1861, il primo parlamento nazionale eletto a seguito delle annessioni nell'Italia meridionale dopo la conclusione della spedizione dei Mille, proclamava ufficialmente il Regno d'Italia e Vittorio Emanuele II re d'Italia "per grazia di Dio e volontà della Nazione".

Alla nuova classe dirigente fu da subito evidente che «i mezzi più importanti e immediati per saldare lo Stato in via di costituzione erano l'esercito e le strade ferrate, in gran parte dell'Italia ancora tutte da costruire<sup>52</sup>». Ma la situazione delle ferrovie era molto frammentata e ben lungi dal delineare una rete nazionale, non solo capillare ma nemmeno nelle tratte principali. Infatti pochissimi erano i collegamenti tra le tratte ferroviarie esistenti negli Stati preunitari. Erano molti invece i progetti ereditati da quelle amministrazioni e risultavano estremamente diversificati tra loro i rapporti tra gli Stati e le modalità di gestione delle varie reti ferroviarie: si andava dall'esercizio diretto statale al sistema delle concessioni alla libertà assoluta concessa all'iniziativa privata. Come vedremo anche in seguito, il governo optò per il sistema delle concessioni statali a compagnie private,

con la stipulazione di apposite convenzioni per la costruzione e la gestione dell'esercizio delle tratte ferroviarie sul territorio nazionale.

Primo ministro dei lavori pubblici nel nuovo governo del costituendo Regno d'Italia fu Stefano Jacini, che già si era molto adoperato a livello personale nelle discussioni sul tracciato che le ferrovie avrebbero dovuto seguire nell'ambito del territorio cremonese e cremasco durante la precedente amministrazione austriaca del territorio Lombardo-Veneto. Trovandosi nell'urgenza di mettere in comunicazione le varie parti del paese con una rete ferroviaria efficiente e il più possibile capillare, il ministro Jacini confermava il proprio impegno nella promozione delle strade ferrate e nel grande sforzo di costruzione di una rete nazionale che il neonato Regno d'Italia avrebbe dovuto intraprendere nell'immediato. Nel corso di un suo intervento, nel dicembre 1860, sottolineava infatti: «L'importanza delle ferrovie nello stadio di trasformazione civile e politica, pel quale l'Italia procede ora al compimento de' suoi destini è grande e molteplice oltre ogni dire. Le ferrovie (...) sono destinate a suscitare e a sviluppare, nelle nostre contrade da esse solcate, le latenti forze, le trascurate risorse economiche, ed a restituire alla penisola il passato splendore nell'ordine degli interessi materiali. Sono esse, le ferrovie, che (...) debbono cementare mirabilmente la appena conquistata unità politica della patria, fornire a questa la possibilità di opporre ai suoi nemici esterni pronti mezzi di difesa, e dissipare qualunque timore di ostacoli duraturi al più normale suo interno ordinamento<sup>53</sup>».

Lo scenario che aveva di fronte non era di certo edificante, in quanto gli stati preunitari avevano lasciato un'eredità del tutto inadeguata alla nuova realtà: le politiche ferroviarie erano state infatti molto diversificate e scarsamente connesse tra loro. Al momento della proclamazione dell'unità d'Italia erano in esercizio nell'intera Penisola 2.189 km di strade ferrate, di cui 850 in Piemonte, 607 nel Lombardo-Veneto, 323 in Toscana, 132 nello Stato pontificio, 128 nel Regno delle Due Sicilie e 149 nei ducati di Modena e Parma<sup>54</sup>.

53 *Istituzione di un comitato consultivo per le strade ferrate*, Torino, 1861, pp. 3-4, cit. in, *Le ferrovie*, cit., p. 51.

54 Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., p. 52.

Inoltre si poneva, nell'immediato, il problema di come regolare i rapporti tra il nuovo Stato unitario e le società concessionarie di privilegi per l'utilizzo delle ferrovie, che erano in essere nei diversi Stati preunitari. In modo particolare si manifestò prioritaria, in tutta la sua rilevanza, la risoluzione della questione delle ferrovie in Lombardia.

Infatti l'armistizio di Villafranca prima e la pace di Zurigo poi avevano previsto, nel 1859, la perdita da parte dell'Impero austriaco del solo territorio lombardo<sup>55</sup>, mentre il Veneto e la provincia di Mantova sarebbero stati annessi al Regno d'Italia solamente nel 1866, a seguito della Terza guerra d'Indipendenza. Così, oltre alle inevitabili conseguenze sul riordino in campo amministrativo e sulla divisione territoriale, si aggiunse poi il problema ferroviario, in quanto con la convenzione del 1856 il governo austriaco aveva affidato alla Società delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale privilegi per la costruzione e la gestione delle strade ferrate per tutto il territorio della Lombardia e del Veneto.

Era pertanto necessario arrivare alla soluzione di questo affare in tempi molto ristretti, per ovvi motivi di carattere pratico ma anche per ragioni più ampie di politica interna ed internazionale.

Il governo si trovò quindi di fronte ad una scelta importante e dirimente anche per tutta la politica futura nell'ambito dell'investimento ferroviario. Erano plausibili, sostanzialmente, due opzioni<sup>56</sup>: la prima avrebbe previsto la revoca delle concessioni in essere, allo scopo di assumere la gestione diretta da parte dello Stato delle linee ferroviarie in esercizio o in costruzione oppure di affidarne la gestione a una o più nuove compagnie concessionarie; la seconda ipotesi invece avrebbe dovuto basarsi su una riformulazione delle concessioni esistenti, che tenesse conto di alcuni criteri di urgenza e priorità stabiliti a livello centrale e riguardanti soprattutto il raccordo tra tutte le linee

55 Ad esclusione del territorio della provincia di Mantova, che rimase sotto la dominazione austriaca.

56 Cfr. Camera dei Deputati, Sessione 1860, num. 79-A, *Relazione della Commissione composta dei deputati Allievi, Peruzzi, Depretis, Mattei, Ciardi, Robecchi, Pasini, Minghetti, Valerio sul progetto presentato dal ministro dei lavori pubblici e delle finanze; nella tornata del 25 giugno 1860.*

esistenti sul territorio nazionale e gli investimenti da effettuare per la successiva ramificazione della rete ferroviaria nel Paese.

### **Le difficoltà finanziarie del nuovo Regno**

È da sottolineare, in questo contesto, che il giovane Regno d'Italia era in una precaria situazione economico-finanziaria, avendo dovuto accollarsi gli ampi costi di una complicata unificazione amministrativa e sociale. Verificata però l'urgenza di trovare una rapida soluzione alla questione e dati i problemi di natura tecnica, finanziaria e organizzativa che la tesi dell'azione diretta comportava, il governo italiano si orientò quindi verso la conferma delle concessioni esistenti, attraverso però una loro revisione, dato il mutato contesto nazionale. La rinegoziazione doveva basarsi su una duplice assicurazione di impegni: lo Stato italiano avrebbe dovuto garantire le società concessionarie con sussidi economici e territoriali, mentre le società stesse sarebbero state obbligate a seguire dettami precisi e stringenti circa la gestione delle reti ferroviarie esistenti e la costruzione delle future<sup>57</sup>. Questo sistema di rapporto per la gestione proseguì per oltre quarant'anni, seppur con numerose modifiche e rinegoziazioni e cambi societari fino alla legge per la statizzazione dell'ambito ferroviario nazionale, con la nascita delle Ferrovie dello Stato nel 1905<sup>58</sup>.

In primo luogo si dovette chiarire il contratto con la Società delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia Centrale. Essendo prima di tutto urgente provvedere alla sistemazione delle ferrovie lombarde e dell'Italia centrale, si stipularono con quella società nuovi accordi, per i quali, confermate le concessioni precedenti, se ne modificarono le condizioni, sciogliendo i legami amministrativi che univano la rete lombarda e l'austriaca. A questo scopo la stessa società, che aveva ereditato il diritto di concessione dal precedente governo austriaco, provvide ad una modifica organizzativa e gestionale inter-

57 Cfr. A. Guzzi, *Le ferrovie cremonesi nel primo decennio dopo l'unità (1860-1870)*, Parma, Università degli Studi di Parma, 1975, pp. 35-43.

58 La legge n. 138 del 22 aprile 1905, voluta dal governo Fortis e approvata dal Parlamento anche su forte spinta di Giolitti, aveva assunto a totale carico dello Stato la quasi totalità delle linee ferroviarie nazionali, fino ad allora di proprietà di società concessionarie private.

na, formando due gruppi autonomi dal punto di vista amministrativo: la Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale e la Società delle Strade Ferrate dell'Austria Meridionale e del Veneto.

La nuova convenzione tra governo italiano e Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale venne firmata il 25 giugno 1860 da Stefano Jacini, ministro dei lavori pubblici del Regno di Sardegna dal gennaio 1860, e da Paolino Talabot, in rappresentanza della società concessionaria, e fu convertita in legge dal Parlamento Subalpino l'8 luglio dello stesso anno<sup>59</sup>. La legge fissava la durata di tale concessione in 90 anni, a partire dal 1865 (con scadenza il 1° gennaio 1955), per la tratta delle ferrovie in Lombardia e in 83 anni, sempre a partire dal 1865, per le tratte in Italia centrale. Il governo inoltre garantiva alla società concessionaria «per le linee lombarde un interesse annuo del 5%, nonché l'ammortizzazione computata sulla base del 2,10% per l'intera durata della concessione, mentre per la rete ferroviaria dell'Italia centrale la garanzia veniva fissata, per tutta la durata della concessione in una rendita netta di lire 14.000 al km<sup>60</sup>. Il governo sabaudo si impegnava inoltre a garantire alla società l'esclusiva per la costruzione e la gestione delle linee di diramazione per dieci anni.

Nel capitolato allegato alla legge, varata dal Parlamento Subalpino l'8 luglio 1860, veniva fatto obbligo alla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale di procedere alla costruzione delle linee ferroviarie presenti nelle convenzioni precedenti, in modo particolare, per quanto riguarda il territorio lombardo, in rispetto di quanto era previsto dall'accordo stipulato con l'amministrazione austriaca il 14 marzo 1856 e dalle integrazioni ad esso apportate dalla Sovrana Autorizzazione del 27 novembre 1856. Ciò significava anche l'avvio dei lavori per la ferrovia Treviglio-Cremona, che secondo i patti del 1856, avrebbe dovuto vedere la luce entro il dicembre 1861: questa linea ferroviaria era presente al settimo punto del capitolo A del capitolato allegato alla legge sulle nuove concessioni, dove si elencavano le opere da costruire nel territorio lombardo. Ovviamen-

59 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 46.

60 Cfr. Camera dei Deputati, legge 8 luglio 1860, n. 4241.

te gli avvenimenti accaduti nel frattempo e il mutato contesto di inquadramento nel nuovo Stato unitario rendevano, di fatto, impossibile il rispetto di tale tempistica, anche perché non solo i lavori non erano mai cominciati, ma mancava ancora una condivisione circa il percorso definitivo che avrebbe dovuto seguire la tratta da Treviglio a Cremona. Il vincolo temporale per la messa in esercizio di questa ferrovia fu quindi dilazionato al 1° novembre 1862<sup>61</sup>.

Che l'imminenza dell'avvio dei lavori fosse ormai data per sicura lo dimostra un articolo del "Corriere cremonese" dell'11 agosto 1860, nel quale, mettendo in evidenza i vantaggi per il territorio cremonese che avrebbe comportato la costruzione di una nuova ferrovia tra Cremona e Brescia, si affermava: «gl'interessi certamente importantissimi dell'alto cremonese e di Casalbuttano in particolare stanno per ricevere il più legittimo soddisfacimento mercè la costruzione del tronco Cremona-Crema-Treviglio, fatto di già obbligatorio alla Società ferroviaria lombardo-veneta dell'Italia centrale<sup>62</sup>». E in merito alla discussione sul percorso delle due linee, sempre nel medesimo articolo: «La Commissione ha proposto (...) di piegare il tronco tra Robecco e Cremona in guisa da toccare Olmeneta. Questa località non ha importanza per sé, ma la inflessione della strada a Olmeneta è un invito che si fa alla ferrovia Treviglio-Crema-Cremona di unificarsi colla linea Brescia-Cremona nell'ultimo tronco, cioè da Olmeneta in qua, formando ad Olmeneta stessa una biforcazione e per necessità una stazione in comune<sup>63</sup>».

### **Soppressione della provincia Crema-Lodi**

Nel frattempo però si verificarono due avvenimenti che cambiarono notevolmente la situazione e che contribuirono a ritardare di non poco l'avvio dei lavori per la costruzione della ferrovia.

Il primo fu un profondo mutamento di carattere amministrativo, riguardante il territorio cremasco. Con l'annessione della Lombardia al Regno di Sardegna si provvide anche ad una profonda e necessaria

61 Cfr. A. GUZZI, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., p. 59.

62 "Corriere cremonese", 11 agosto 1860.

63 "Corriere cremonese", 11 agosto 1860.

riorganizzazione della macchina dello Stato, che riguardava anche gli enti locali e le diramazioni periferiche del governo. Abbiamo già preso in analisi, nel capitolo precedente, il fatto che Crema e Lodi erano unite nella medesima Provincia sotto l'amministrazione austriaca e che questo fatto aveva reso tesi ed infine inconciliabili i rapporti tra le due città e i rispettivi territori. Non da ultima la questione ferroviaria, con due visioni diametralmente opposte circa i percorsi che le nuove tratte avrebbero dovuto seguire nel territorio provinciale, fu una questione determinante nella scelta di porre fine all'esperienza della provincia Lodi-Cremona nel Regno di Sardegna prima e nel Regno d'Italia poi.

Le "legge Rattazzi" del 23 ottobre 1859, nell'ambito della riorganizzazione amministrativa del nuovo Stato, ridusse da otto a sette le province nel territorio lombardo, sopprimendo del tutto, tra le vecchie amministrazioni locali austriache, la provincia di Lodi-Crema. Così Lodi passò nell'orbita di Milano, mentre il territorio cremasco venne unito alla Deputazione provinciale di Cremona.

Ma come il passaggio nella nuova provincia di Cremona avrebbe potuto rallentare l'iter del percorso di costruzione della ferrovia Treviglio-Crema-Cremona? Innanzitutto, lo si desume dall'articolo del "Corriere cremonese" citato in precedenza<sup>64</sup>, da altri articoli di giornali del periodo immediatamente successivo<sup>65</sup> e persino dall'ampio dibattito precedente sulle tratte ferroviarie, riportato dal libro di Jacini del 1856, l'interesse della città di Cremona e del basso Cremonese per la costruzione di una ferrovia che passasse nel proprio territorio prescindeva dalla tratta ferroviaria in questione. Altri potenziali progetti di ferrovie potevano coinvolgere Cremona e il territorio circostante: la tratta Codogno-Cremona verso Lodi, il collegamento diretto con Brescia, la linea ferroviaria Cremona-Mantova, l'attraversamento del

64 Cfr. "Corriere cremonese", 11 agosto 1860.

65 Cfr. "Corriere cremonese", num. del 27 aprile 1861, 25 maggio 1861, 1 giugno 1861, 6 luglio 1861, 10 luglio 1861, 13 luglio 1861, 10 agosto 1861, 11 settembre 1861, 18 settembre 1861, 12 ottobre 1861, 19 ottobre 1861, 6 novembre 1861, 28 dicembre 1861, nei quali si riportano atti ufficiali degli organi comunali o provinciali e opinioni giornalistiche circa la costruzione delle ferrovie Cremona-Brescia e Cremona-Lodi-con passaggio per Codogno.

fiume Po per connettersi con Piacenza e le ferrovie dell'Italia centrale. La tratta verso Treviglio era sì importante, ma era anche una delle tante potenziali vie di comunicazione tra la città di Cremona e il resto della Lombardia o dell'Emilia. A dimostrazione di tutto ciò la Camera di Commercio cremonese approvò una deliberazione in merito alla priorità da assegnare alla realizzazione del tratto ferroviario Cremona-Codogno durante l'amministrazione austriaca<sup>66</sup> e l'intenso dibattito negli organi comunali e nell'opinione pubblica dopo l'unità d'Italia circa la costruzione della linea Cremona-Brescia prima e Cremona-Mantova poi. Non ci fu di certo boicottaggio delle tempistiche per la realizzazione della Treviglio-Cremona da parte né della nuova amministrazione provinciale, né degli organi comunali della città di Cremona, anzi tutto il contrario. Di certo, però, il calore con cui la questione dell'immediata realizzazione della Treviglio-Crema-Cremona era seguita in terra cremasca era profondamente diverso rispetto a come questa complessa vicenda era vissuta nel Cremonese. Anche se erano indubbi il grande orgoglio e la speranza di progresso per l'imminente arrivo della strada ferrata, forse vi era anche una convinzione inconscia che la prima ferrovia ad attraversare il territorio provinciale non sarebbe stata quella ritenuta come assolutamente prioritaria dalla città capoluogo.

### **Le resistenze della società concessionaria**

Inoltre, proprio in quel periodo, si registrò una profonda revisione nell'indirizzo e nell'azione della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale. Nel corso del 1861, infatti, la società concessionaria per le ferrovie lombarde, che aveva proceduto con una certa sollecitudine all'avvio dei lavori per le tratte principali di raccordo previste dalla convenzione del 25 giugno 1860, si dimostrava sempre più riluttante nel procedere con la stessa tempestività per quanto riguardava le cosiddette tratte secondarie. Così al momento di costruire le linee ferroviarie secondarie la società concessionaria propose non delle linee aggiuntive ma sostitutive di quelle stabilite, tra le quali risultava anche la Treviglio-Cremona. Obiettivo esplicito della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Cen-

66 Cfr. S. JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, cit.

trale era evitare di incorrere, nell'immediatezza, nell'obbligo di iniziare la costruzione della linea Treviglio-Cremona, come prevedevano i termini dalla convenzione sancita con lo Stato italiano. Nei progetti della compagnia a quella tratta ferroviaria si sarebbe potuto sostituire un tronco Lodi-Crema, da prolungarsi eventualmente da una parte da Crema a Brescia e dall'altra da Lodi a Pavia, formando così una trasversale tra il Veneto e il Piemonte che lasciava da parte Milano; infine una linea da Codogno a Cremona destinata a raggiungere Mantova<sup>67</sup>. Così il Consiglio comunale di Milano, venuto a conoscenza delle intenzioni della compagnia concessionaria, inviò il 31 maggio 1861 al ministro dei lavori pubblici una petizione nella quale chiedeva il rispetto degli impegni previsti dalla convenzione del giugno 1860.

Ma già prima del maggio 1861 il ministro Jacini e l'opinione pubblica cremasca e cremonese, intravista nell'inerzia della compagnia un pericolo per una rapida costruzione della ferrovia, si erano mossi in tale senso. In una relazione sulla situazione delle ferrovie presentata ad inizio 1861, e ripresa dal "Corriere cremonese" il 26 gennaio, il ministro così doveva ammettere: «La Lombardia meridionale in buona parte e la orientale rimangono prive di comunicazioni ferroviarie<sup>68</sup>». L'articolo poi prosegue in maniera molto critica nei confronti di Jacini, accusato sia di non essere in grado di far attuare in breve tempo le opere previste dalla convenzione, sia di non aver sollecitato la progettazione di nuove linee ferroviarie come la Codogno-Cremona. Anche nel Cremasco le opinioni della stampa locale nei confronti del ministro si facevano sempre più critiche. Qui, al contrario e con un tono quasi di rassegnazione, Jacini venne accusato di voler sacrificare in toto la linea Treviglio-Crema-Cremona: «Non si creda che questo articolo abbia per iscopo di lodare o biasimare il Jacini; si vuole mostrare come vanno sempre le cose di quaggiù. (...) Ma Jacini (...) ad altro non pensa che alla strada ferrata Treviglio, Crema e Cremona, ecc., ecc. Che avvenne invece? Pare che il Jacini, in luogo di ascoltare i sollecitatori, mirasse le cose più in alto e nell'interesse generale dello Stato, ed anziché alla linea ferrata di cui sopra, utile sempre ma

67 Cfr. A. Guzzi, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., pp. 70-71.

68 "Corriere cremonese", 26 gennaio 1861.

secondaria, provvide alla principale che congiungerà Milano a Piacenza, Piacenza a Codogno, Codogno a Cremona, e si occupò di altra ferrovia, cioè Brescia per Cremona, e non poté o non ha creduto potere, lui ministro del Regno d'Italia, occuparsi particolarmente (...) nè di Crema né dello stesso suo luogo natio Casalbuttano<sup>69</sup>». Accuse perlopiù ingiuste, anche perché il ministro Jacini aveva ben presente che i problemi commerciali del territorio cremasco e cremonese sarebbero rimasti insoluti se il collegamento tra Treviglio e Cremona non fosse stato realizzato. D'altronde egli aveva puntualmente analizzato la questione nella sua opera *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate* e dal 1856 aveva ininterrottamente sostenuto questa tesi sia di fronte all'opinione pubblica, sia nell'azione di governo, per quanto e fin quando gli fu possibile.

Nel frattempo, infatti, Jacini non era più entrato a far parte come ministro nella compagine del nuovo governo che si era formato dopo la prematura scomparsa del conte di Cavour<sup>70</sup>. Tuttavia, anche da parlamentare del Regno, continuò a seguire, con sollecitudine e preoccupazione, la vicenda delle ferrovie cremonesi e soprattutto della linea Treviglio-Cremona. Tant'è che in un discorso alla Camera, tenuto il 25 aprile 1861, sollecitò più volte il governo per un suo intervento diretto a far rispettare, in modo integrale, la convenzione del 25 giugno 1860. Nello stesso intervento l'ex ministro poneva il governo di fronte ad un bivio: ridare fiducia alla società concessionaria per le ferrovie lombarde solo se questa s'impegnasse a costruire non solo le tratte principali, di interesse generale, ma anche le tratte d'importanza più locale, anch'esse però previste nel contratto di concessione dell'anno precedente<sup>71</sup>. Insomma, secondo Jacini, come extrema ratio alla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale poteva benissimo subentrare una nuova compagnia concessionaria per la costruzione delle linee secondarie, qualora questa non avesse rispettato gli impegni presi nei tempi previsti.

69 "L'Eco di Crema", 16 febbraio 1861.

70 Jacini tornò poi al governo con il portafoglio dei lavori pubblici nel primo (27 sett. 1864 - 31 dic. 1865) e nel secondo (31 dic. 1865 - 20 giugno 1866) ministero La Marmora e fino al 17 febbraio 1867 nel secondo ministero Ricasoli.

71 Cfr. A. Guzzi, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., pp. 72-73.

Vista la situazione a livello nazionale, nella primavera del 1861 sui giornali e nell'opinione pubblica in provincia di Cremona non poteva che divampare un acceso dibattito. In un articolo del 20 aprile 1861 apparso sul "Corriere cremonese", prima ancora dell'intervento in Parlamento di Jacini, veniva espresso chiaramente il forte dubbio circa l'effettiva volontà della società concessionaria di procedere alla costruzione della ferrovia: «Nei nostri ultimi numeri abbiamo accennato ai nostri dubbi e alle nostre speranze sulla costruzione pel novembre del 1862 della ferrovia Treviglio-Cremona e facevamo voti onde alcuno levasse la voce e chiedesse spiegazioni in Parlamento. (...) Leggiamo con piacere come nella Camera dei deputati il Conte Fausto Sanseverino abbia l'altro dì annunziato al Ministro dei lavori pubblici un'interpellanza su questa linea ferroviaria<sup>72</sup>».

Di fronte alle sempre maggiori preoccupazioni dell'opinione pubblica nel merito della spinosa questione, comparvero sui giornali anche interventi di senso contrario, volti a rassicurare sull'effettivo impegno della compagnia concessionaria circa l'imminente avvio dei lavori della ferrovia. Infatti sempre sul "Corriere cremonese", pochi giorni prima, era apparsa una lettera dell'ingegnere cremasco Luigi Pezzini, collaboratore della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale, il quale così intendeva rassicurare i lettori: «Mentre nella stamperia del di lei giornale si stava componendo l'articolo Ferrovie Cremonesi pubblicato col N. 30 del "Corriere", a Crema si discuteva sul sistema di ponte da adottarsi per attraversare il fiume Serio colla ferrovia Treviglio-Crema-Cremona. Era da pochi giorni che un Ingegnere della Società Concessionaria aveva fatto sopra luogo delle esplorazioni ad hoc ed assunte opportune informative per compilare un conveniente progetto. (...) Ciò vorrà dire certamente che alla ferrovia Crema-Cremona ci si pensa: e da quanto pare, per certe disposizioni che si stanno prendendo dalla Società Concessionaria, prima del prossimo autunno si darà mano per lo meno al detto ponte sul Serio, quale lavoro, che potendo richiedere molto tempo, sia compiuto prima del novembre 1862<sup>73</sup>». Notizie veritiere, ma molto sempli-

72 "Corriere cremonese", 20 aprile 1861.

73 "Corriere cremonese", 17 aprile 1861.

cistiche in merito al vero atteggiamento della società circa la tempistica dell'avvio effettivo dei lavori. Infatti, poco dopo, apparvero sullo stesso giornale una serie di articoli che smentivano, nei fatti, queste rassicurazioni. «Le interpellanze fatte dai Signori Senatori Martinengo, Araldi e Roncalli (...) riguardo alle due ferrovie Bergamo-Lecco e Cremona-Crema-Treviglio hanno servito magnificamente a svelare le trame che sono ordite contro la nostra povera Provincia<sup>74</sup>». Infatti il nuovo ministro dei lavori pubblici, Ubaldino Peruzzi, rispondendo alle interpellanze, aveva sì confermato l'intenzione del governo di far rispettare i termini della convenzione del 25 giugno 1860, ma aveva anche confermato che la Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale, nel portare a conoscenza del ministero i progetti delle linee Bergamo-Lecco e Cremona-Crema-Treviglio e soprattutto dei ponti sui fiumi Brembo e Serio (le opere di più difficile costruzione), aveva proposto un cambiamento di indirizzo nella costruzione delle future linee ferroviarie in Lombardia. In deroga alle convenzioni firmate, la società chiedeva infatti di poter procedere, in provincia di Cremona, alla costruzione prioritaria della tratta Codogno-Cremona, in direzione Mantova, e completare poi, in un secondo momento non precisato, le dorsali ferroviarie Treviglio-Cremona e Brescia-Cremona<sup>75</sup>. Come riportato dal "Corriere cremonese" del 27 aprile 1861, il ministro Peruzzi disse esplicitamente in Senato: «Non posso nascondere al Senato, giacché l'occasione mi si presenta, che effettivamente le proposizioni state fatte (dalla Società concessionaria) mi hanno colpito e che la mia attenzione è richiamata particolarmente intorno alla convenienza di dotare la provincia cremonese e tutta la parte della Lombardia che siede più vicina al Po di una rete ferroviaria da poter sviluppare successivamente con le province oltre Mincio, giacché credo che a quest'effetto sarebbe insufficiente la linea da Treviglio a Cremona. È desiderio di quelle popolazioni, e credo sia desiderio onesto, e che deve essere diviso da tutta Italia, che si stabilisca una comunicazione diretta tra Brescia e Piacenza, la quale potrebbe avere conseguenze importanti per la strategia quando

74 "Corriere cremonese", 27 aprile 1861.

75 Cfr. "Corriere cremonese", num. del 27 aprile 1861, 1 maggio 1861, 15 maggio 1861, 29 maggio 1861 e A. Guzzi, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., pp. 77-85.

il nostro Stato sia costituito come bramiamo tutti che lo sia, e dovrebbe attivare il commercio con molti territori che oggi mancano di strade ferrate e che colla comunicazione della linea da Treviglio a Crema forse ne rimarrebbero privi<sup>76</sup>». Era questa un'affermazione che ribadiva non solo l'assoluta secondarietà e il carattere estremamente locale della tratta ferroviaria Treviglio-Cremona, ma apriva in un certo senso all'accoglimento, o meglio ad un'apertura di credito, nei confronti delle istanze avanzate dalla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale; anche se il ministro, ad onor del vero, nel suo intervento aveva precisato l'intenzione del governo di non voler derogare, in linea di massima, dall'accordo del 25 giugno 1860.

### **L'impossibilità di tagliare fuori Cremona, granaio della Lombardia**

Ovviamente, di fronte a questa ventilata ipotesi di modifica dei termini della convenzione, le reazioni nella provincia di Cremona non si fecero attendere a lungo. Abbiamo già accennato a quella di Jacini, che già nel discorso del 25 aprile 1861 alla Camera dei Deputati aveva sollecitato il governo a non cedere rispetto ai termini e al dettato della convenzione. Il suo pensiero, in fondo, era sempre stato lo stesso: per lui era inconcepibile che la provincia di Cremona, il granaio della Lombardia, una zona così importante per la sua vocazione all'esportazione dei propri prodotti agricoli, rimanesse così a lungo tagliata fuori dalle principali vie di comunicazione, specialmente nei confronti di Milano e di tutta la parte settentrionale della regione. Infatti, storicamente, soprattutto l'alto Cremonese e il territorio cremasco avevano sempre avuto relazioni commerciali con il Bergamasco, il Lecchese, la Valtellina e la città di Milano. Era del tutto naturale, in quest'ottica, che la corrente naturale degli scambi economici di questa zona corrispondesse al tracciato della Treviglio-Crema-Cremona. Pur riconoscendo che questa linea avrebbe assunto un'importanza prettamente locale, Jacini sottolineò sempre la profonda razionalità e utilità di questo progetto, che permetteva di dare continuità e possibilità di sviluppo e crescita ad un flusso di commercio già in uso, di

76 "Corriere cremonese", 27 aprile 1861.

collegare tra loro Cremona, Crema, Treviglio e da qui Bergamo, Milano o Lecco, di servire le necessità dei principali centri abitati del Cremasco e dell'alto Cremonese (Soresina, Casalbuttano, Castelleone), importanti e al centro di zone ricche di industrie manifatturiere<sup>77</sup>. Inoltre egli, esaminando la rete delle ferrovie della valle del Po, sulla sponda sinistra del fiume, ovunque si potevano trovare linee longitudinali che servivano il commercio locale. Nell'intervallo tra la Stura e la Dora Baltea, la linea d'Ivrea; nell'intervallo tra la Dora Baltea e la Sesia, la linea di Biella e quella da Vercelli a Casale; nell'intervallo tra l'Olonà e l'Adda, la linea di Como. Era dunque naturale che anche nell'intervallo tra l'Adda e l'Oglio, una delle zone più fertili ricche e popolate, si stendessero i due tronchi: Bergamo-Lecco e, soprattutto, Treviglio-Crema-Cremona<sup>78</sup>. E in fondo, nel pensiero di Jacini, non importava molto il fatto che la tratta ferroviaria Treviglio-Crema-Cremona avrebbe assunto un'importanza solo locale, così come tutte le altre linee cosiddette secondarie o trasversali, perché, infine, la somma di molti interessi locali avrebbero costituito necessariamente e sicuramente un interesse generale per tutta la nazione.

### Interessi prioritari di Cremona

Nei mesi successivi, fino alla fine dell'anno 1861, si susseguirono molte prese di posizione circa l'avvio dei lavori, ovviamente tutte espresse in termini assai critici nei confronti di ogni possibile cambio dei contenuti della convenzione del 1860 che avrebbe allontanato l'arrivo della ferrovia in provincia di Cremona. I toni, al limite dell'indignazione, erano simili in quasi tutti gli articoli che parlavano della vicenda, ad esempio sul "Corriere cremonese" del 15 maggio 1861 si denunciava che «da sette anni che fu legalmente determinata la linea Treviglio-Cremona gli interessi si sono commossi e indirizzati a quest'uopo (...). Il Parlamento risuggella col diritto italico la convenzione, e si riposa sicuri. Quando ecco che d'un tratto per altri calcoli o considerazioni di una compagnia privata si minaccia di mandare tutto a catafascio<sup>79</sup>».

77 Cfr. A. GUZZI, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., pp. 82-83.

78 Cfr. S. JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, cit.

79 "Corriere cremonese", 15 maggio 1861.

Tuttavia, come già sottolineato in precedenza, differente era l'approccio nei due territori costituenti la provincia di Cremona: il Cremasco (con l'alto Cremonese) e il basso Cremonese (con la città di Cremona). Come si denota dal dibattito locale, riportato anche a mezzo stampa, nel capoluogo l'interesse primario era rivolto al fatto che la città fosse collegata, nel più breve tempo possibile, al resto della regione lombarda e emiliana attraverso la rapida costruzione di una serie di strade ferrate. In questo scenario, la tratta verso Treviglio costituiva solo una di queste possibilità, che andava però inquadrata in un contesto più ampio. A dimostrazione di ciò, un articolo apparso in quel periodo sul "Corriere cremonese" informava «che una numerosa adunanza di deputati e senatori lombardi a Torino, considerate le condizioni della Società assuntrice delle ferrovie lombarde, (...) decise unanime dover insistere per la completa esecuzione delle convenzioni esistenti, credendo inoltre suo dovere insistere perché a complemento più urgente della sua rete sia immediatamente provocata l'esecuzione delle linee Codogno-Cremona-Brescia<sup>80</sup>». Sempre sullo stesso giornale apparivano interventi di questo tipo: «Ci gode l'animo poter annunziare che entro la corrente settimana il Ministro dei lavori pubblici presenterà al Parlamento il progetto per una ferrovia Codogno-Pizzighettone-Cremona-Brescia e ciò senza alterare la convenzione per la linea Treviglio-Crema-Cremona<sup>81</sup>». Oppure: «La città e provincia di Cremona, tutto che apprezzino altamente la linea Cremona-Crema-Treviglio, non possono però prescindere da quella Cremona-Codogno. Per essa sola i cremonesi, e con essi gli abitanti della parte bassa e meridionale della provincia, possono comunicare sollecitamente con Piacenza e per di là colla rete piemontese, colla ligure e con quella dell'Italia centrale. Senza di essa non v'ha pronta relazione con Codogno, con Lodi, ove pure abbiamo tanti interessi<sup>82</sup>».

Dunque anche da questi articoli, che rappresentano uno spaccato fedele degli atteggiamenti e del pensiero dell'opinione pubblica del tempo, soprattutto delle classi dirigenti della città di Cremona, si può evincere chiaramente come nell'animo delle autorità e dei cittadini

80 "Corriere cremonese", 25 maggio 1861.

81 "Corriere cremonese", 18 luglio 1861.

82 "Corriere cremonese", 10 luglio 1861.

cremonesi potessero convivere, nello stesso istante, l'indignazione nei confronti dei pericoli riguardanti la linea Treviglio-Cremona e la speranza di collegare Cremona in una più articolata rete di scambi ferroviari anche attraverso tracciati alternativi.

La preoccupazione per i ritardi nella costruzione della ferrovia verso Treviglio era reale e viva anche nel capoluogo della Provincia perché questa tratta, anche in una situazione di crescente incertezza, sembrava essere ancora la più sicura in termini di immediata e possibile realizzazione, in quanto già inserita nelle convenzioni esistenti e dotata di un progetto, seppur non definitivo, già depositato presso il ministero<sup>83</sup>. Infatti la realizzazione delle altre linee ferroviarie ritenute essenziali per la città e il territorio cremonese, come la Brescia-Cremona e la Lodi-Codogno-Pizzighettone-Cremona all'epoca erano solo, progetti "sulla carta", non inseriti in nessun impegno ufficiale da parte del governo o della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale.

Ovviamente il discorso era molto più sentito nella città di Crema e nel suo circondario, che sarebbero stati completamente esclusi dagli sviluppi delle future ferrovie, almeno nel medio periodo, qualora fossero state accettate le proposte di modifica alla convenzione del giugno 1860. Opinione pubblica e amministrazione cittadina avrebbero infatti giudicato assai riprovevole e molto corretto il fatto che il governo e la società concessionaria non avesse mantenuto i termini della convenzione, che riprendeva la grande promessa fatta a Crema e al suo territorio già nel 1856. Le speranze di avere nel breve una linea ferroviaria che toccasse la città di Crema, accese e rese concrete sotto l'amministrazione austriaca, sarebbero state dunque vanificate completamente dal nuovo governo unitario dello Stato italiano?

In un articolo apparso sul giornale cremasco "L'amico del popolo" del 9 maggio 1861 così veniva inquadrata la vicenda: «Opportunis-

83 Ipotesi, questa, alla fine rivelatasi corretta, in quanto il tronco ferroviario Cremona-Codogno e la linea Brescia-Cremona furono inaugurati nel 1866, mentre per la Cremona-Mantova si dovette attendere fino al 1874. Inoltre il collegamento con Piacenza, attraverso il ponte sul fiume Po, si ebbe solamente nell'anno 1933.

sima ebbe a riuscire l'interpellanza fatta al Ministero (...) riguardo allo stadio in cui trovasi il progetto della ferrovia Treviglio, Crema e Cremona, giacchè il ministro dei lavori pubblici non potè tacere le aperture fattesi dalla Società delle strade ferrate lombardo-venete per sostituire al tronco fissato altri due tronchi, cioè quello da Cremona a Codogno per Pizzighettone e da Crema a Lodi. (...) È nella vista degli interessi locali che la linea (...) Treviglio-Cremona ha la preminenza su tutte le altre, come fu ripetutamente discusso e dimostrato sia coi giornali, sia con apposite memorie negli anni che precedettero la nostra liberazione. Così ebbe anche a richiamare il deputato Jacini mostrando che questa ferrovia è stata ideata per corrispondere ad una corrente già stabilita del commercio interno (...). Né soltanto per l'interesse locale, ma anche in rapporto all'ulteriore sviluppo ferroviario il tronco Treviglio-Cremona riesce una delle linee che tendono a rannodarsi con altre per completare la rete della valle del Po<sup>84</sup>».

Inoltre, pochi giorni dopo, lo stesso ingegner Carlo Donati de' Conti, che tanto si era speso per la realizzazione della ferrovia dagli scranni del Consiglio municipale di Crema, intervenne con una lunga e articolata lettera aperta al giornale "L'eco di Crema", pubblicata il 29 maggio 1861: «Cinque anni or sono fu trattato il progetto di una strada ferrata da Treviglio a Crema prolungata fino a Cremona (...). Allora la Società delle Strade Lombardo-Venete non aveva altro obbligo che di eseguire le linee fissate dal Governo, e di più godeva la prelazione sopra qualunque altro progetto che venisse fatto nel regno. (...) La linea Treviglio, Crema e Cremona è già un obbligo assunto dalla Società delle strade Lombardo-Venete e quindi (...) non potrebbe con ciò rimettersi in dubbio l'obbligazione già accertata. (...) I Comuni cremaschi fecero la loro parte, allorchè nel 1856 asseritarono di concedere gratis il terreno occorrente alla rete stradale. (...) Questo tronco, di cui son stati fatti e completati gli studj, doveva in base alla citata convenzione 19 settembre 1856 eseguirsi entro cinque anni, cioè entro il 1861 dietro la offerta gratuita del fondo. (...) In Crema sussisteva un'apposita Commissione per tale oggetto, ma ora tutto deve farsi di nuovo; se ne crei dunque un'altra e una simi-

84 "L'amico del popolo", 9 maggio 1861.

le Commissioni si costituisca in Cremona: le due Commissioni poi messe fra loro d'accordo avvisino alle pratiche da attivarsi, e subito, onde preparare il terreno (...). E non solo ai due tronchi di Codogno e Treviglio, ma ben anche a quello di Brescia devono le Commissioni rivolgere le loro proposte (...) e noi chiamando a concorrervi anche questo Circondario coll'offerta gratuita del terreno, potremo cogli sforzi uniti far sì che la nostra Provincia, ora separata dalle più utili comunicazioni, sia attraversata da tre ferrovie, che possono donarle prosperità, movimento e vita<sup>85</sup>».

Il contesto generale però rimaneva di grave e profonda incertezza circa le scelte del governo in merito alla richiesta di modifiche alla convenzione prospettata dalla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale. Fu così che il 15 giugno 1861, vista l'inerzia delle autorità centrali, la Deputazione provinciale di Cremona approvò ed inviò una petizione al ministero dei lavori pubblici, chiedendo ufficialmente il rispetto dei termini della convenzione del 1860 e sollecitando l'avvio dei lavori per la costruzione della ferrovia<sup>86</sup>. Questa petizione al ministro Peruzzi si aggiungeva quindi, con le medesime richieste, alla deliberazione del Consiglio comunale di Milano del 31 maggio 1861, che già aveva inoltrato al ministero la propria rimostranza circa un rapido avvio dei lavori di costruzione della linea Treviglio-Cremona, nel pieno rispetto del dettato delle convenzioni in essere.

Inoltre sempre più incalzanti e crescenti erano le interpellanze e gli interventi dei parlamentari, deputati e senatori, di quei territori che erano interessati dalla costruzione delle cosiddette linee secondarie previste dalla convenzione stessa<sup>87</sup>. Spettava ora al governo dare una risposta definitiva, in tempi rapidi, circa la propria decisione sul rispetto dei termini degli accordi del 25 giugno 1860. Un pronunciamento chiaro del ministero in tal senso avrebbe significato, finalmen-

85 "L'eco di Crema", 29 maggio 1861.

86 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La Ferrovia a Crema...*, cit., p. 47.

87 Non solo la linea ferroviaria Treviglio-Cremona ma, nella sola Lombardia, anche le tratte Bergamo-Lecco e Rho-Sesto-Calende.

te e definitivamente, l'avvio dei lavori per la costruzione della tanto agognata strada ferrata tra Treviglio e Cremona.

## CAPITOLO 3

### **LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA, LA COSTRUZIONE, L'INAUGURAZIONE E IL PRIMO ESERCIZIO**

#### **La pressione della stampa e delle amministrazioni locali**

«Sono pervenute da Torino assicurazioni tali che non lasciano alcun dubbio circa alla ultimazione a tempo debito di tutta la linea da Cremona a Treviglio per Casalbuttano e Soresina. I lavori di terra incominceranno subito tra Treviglio e Crema<sup>88</sup>». Con questa breve nota del 4 settembre 1861 il "Corriere cremonese" dava l'annuncio del probabile avvio dei lavori per la costruzione della linea ferroviaria Treviglio-Crema-Cremona. Che cosa era avvenuto nel frattempo? Erano tramontati del tutto i tentativi della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale di proporre la sostituzione di alcune linee ferroviarie secondarie, tra cui la Treviglio-Cremona, con altre tratte meno costose, più brevi e di più facile realizzazione?

Durante il periodo estivo alla campagna di sensibilizzazione e denuncia, condotta dal "Corriere cremonese" sia a livello locale che nazionale, si erano aggiunti nel frattempo anche quelle di altri giornali, come "La Perseveranza", il "Lombardo" e "Il Diritto", a sostegno dell'adempiimento di tutti i termini della convenzione del 25 giugno 1860, compreso, quindi, il termine per i lavori della ferrovia Cremona-Treviglio, previsto per il novembre 1862. Lo stesso "Corriere cremonese", in un articolo del 29 maggio 1861, testimoniava: «Fra i giornali che sostengono la tesi dell'adempiimento della convenzione e della legge per la ferrovia Treviglio-Cremona sono La Perseveranza, il Lombardo e il Diritto, i quali vanno propugnando ed invocando caldamente che non si smetta tempo a dar mano ai relativi lavori. I cremonesi non possono che essere loro grati<sup>89</sup>». A questo proposito era infatti urgente procedere all'immediato avvio dei lavori, per essere in grado di

88 "Corriere cremonese", 4 settembre 1861.

89 "Corriere cremonese", 29 maggio 1861.

raggiungere, nei tempi previsti dalla convenzione, la messa in opera della nuovo asse ferroviario<sup>90</sup>.

Inoltre, a fianco di questa accesa campagna di stampa, avevano cominciato a muoversi, con sempre maggiore solerzia, le autorità locali ad ogni livello. Le amministrazioni provinciali e comunali avevano mandato delle proprie petizioni al ministero, chiedendo con insistenza l'avvio dei lavori e il rispetto dei termini della convenzione. Anche in Parlamento una serie di autorevoli deputati e senatori facevano sentire sempre più la loro voce a favore della realizzazione delle tratte ferroviarie incompiute, soprattutto per quanto riguarda le linee secondarie, ritenute fondamentali per collegare le varie città e regioni d'Italia, nonostante l'insistenza delle compagnie concessionarie a sottolineare la scarsità del profitto economico proveniente da queste tratte. L'avvio di grandi lavori pubblici in modo capillare sul territorio nazionale era però sentito non solo come un obiettivo fondamentale del governo, ma anche come un'esigenza dei vari parlamentari locali, che dovevano necessariamente confrontarsi, nella loro quotidianità, con le esigenze e le speranze degli elettori dei propri collegi. Sarebbe quindi stata una scelta quasi obbligata prediligere le motivazioni nazionali e locali legate alla progettazione e costruzione di una rete di collegamenti, i più capillari possibili, rispetto alle legittime considerazioni di carattere economico e finanziario portate avanti dalle compagnie private che gestivano il servizio ferroviario in Italia<sup>91</sup>.

In questo contesto di fermento parlamentare si inquadra anche la vicenda della ferrovia Treviglio-Cremona. Riportava, a tal proposito, la stampa locale di quei giorni: «Sentiamo con piacere come, qualora il Ministero (anche dopo la determinazione unanime presa da una accolta di Senatori e Deputati riunitisi straordinariamente per scongiurare il pericolo di codesta sostituzione e che abbiamo pubblicato nell'ultimo numero) s'incaponisse a recare in Parlamento l'oggetto e proporvi la modificazione della legge sancita, sentiamo con piacere, ripetiamo, che i migliori economisti ed intendenti della materia ferroviaria parleranno a nostro pro alle Camere, e che il Cav. Jacini

90 Cfr. A. GUZZI, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., p.95.

91 Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., pp. 63-73.

difenderà a tutta oltranza la convenzione e l'opera sua. Frattanto un numero sempre crescente di Deputati fa atto di adesione alla unanime deliberazione votata giorni sono dalla adunanza di cui parliamo più sopra<sup>92</sup>».

### **L'assicurazione del ministro dei lavori pubblici**

Di fronte a questo schieramento il ministro dei lavori pubblici Peruzzi si presentò nuovamente, nel giugno del 1861, alla Camera dei Deputati. Il ministro rassicurò, finalmente in maniera chiara ed univoca, circa l'adempimento della convenzione tra governo e Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale e il rispetto dei termini di costruzione della linea ferroviaria Treviglio-Cremona. In questo modo il governo aveva chiarito la questione, tranquillizzando, in modo forse definitivo, i cittadini cremaschi e cremonesi. Di fronte a questa notizia la soddisfazione emerge chiaramente dai giornali locali: «Le dichiarazioni del sig. Peruzzi intorno all'adempimento e al doversi metter mano ai lavori della ferrovia Treviglio-Cremona ci ha tranquillati. Ma si è dovuto sudare (...), dar fiato a tutte le nostre trombe, muovere tutte le teste, far la voce grossa, aggrottare le ciglia e gridare a coro e a gola. Tant'è, siamo riusciti. (...) Ad ogni buon fine però, siccome siamo stati scottati, e messi ad un pelo d'esser sposedduti d'ogni nostro diritto, così dichiariamo che sorveglieremo sull'entità e sull'attendibilità dei lavori su questo tronco, e che ne ragguaglieremo di tanto in tanto i nostri lettori, certi di fare a loro cosa grata e interessante<sup>93</sup>».

Nonostante la punta di scetticismo finale riportata nell'articolo del "Corriere cremonese", i cittadini cremaschi e cremonesi avevano giustificati motivi per essere soddisfatti. Il ministro aveva infatti assicurato che, dopo aver studiato e meditato sulle nuove proposte della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale, in merito alla sostituzione dei tratti previsti dalla convenzione del giugno 1860, aveva ritenuto più opportuno far sì che il tronco ferroviario Treviglio-Cremona fosse eseguito secondo i termini di legge, entro

92 "Corriere cremonese", 29 maggio 1861.

93 "Corriere cremonese", 19 giugno 1861.

quindi il novembre 1862. Contemporaneamente, per somma gioia dei cremonesi, veniva riconosciuta la validità della proposta di una ferrovia tra Brescia, Cremona e Codogno, con l'impegno da parte del governo di rendere il suo progetto fattibile nel più breve tempo possibile<sup>94</sup>.

I tentativi della società concessionaria per sostituire al tratto Cremona-Crema-Treviglio la costruzione di altre linee meno onerose, dal punto di vista economico e finanziario, erano dunque falliti: essa ora doveva entrare, al più presto, nella fase operativa. Innanzitutto attraverso la stesura di un progetto della linea particolareggiato, che completasse quello preliminare depositato presso il ministero nell'aprile di quello stesso anno.

Ed è qui che si incontrarono, di già, i primi inconvenienti. Nella città di Cremona infatti si accese un dibattito, breve ma intenso, circa la collocazione della stazione ferroviaria<sup>95</sup>. La società concessionaria, infatti, aveva indicato in un appezzamento di terreno tra la località S. Bernardo presso il Naviglio e il cimitero il luogo più idoneo alla costruzione della nuova stazione. In seguito però, attraverso il lavoro di un'apposita commissione composta da ingegneri ed esperti del ministero e della stessa società concessionaria, ci fu un improvviso cambio d'opinione: si fece avanti infatti l'ipotesi di collocare la stazione in un terreno fuori Porta Milano, sopra il Naviglio civico. Ecco l'eco della vicenda sulla stampa locale: «Noi non ci vogliamo essere giudici né del primo né del secondo progetto, né abbiamo studj bastevoli ed esatti per proporre un terzo, soltanto diremo così alla buona che quest'ultima località trascalta se per la sua immediata prossimità alla città non può a manco di soddisfarci, non può per certo meritare il nostro suffragio per riuscire un sì vasto e importante fabbricato tutto di sghimbescio e affatto coperto da abitazioni, così che converrà porre un'indicazione per sapere ove trovare la stazione ferroviaria<sup>96</sup>».

Questa decisione, infatti, scontentava fortemente gran parte della cittadinanza, in quanto il nuovo fabbricato della stazione, un edificio

94 Cfr. A. GUZZI, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., pp. 96-97.

95 *Ibidem*, pp. 97-100.

96 "Corriere cremonese", 18 dicembre 1861.

vasto e imponente, che avrebbe dovuto costituire un ornamento architettonico rilevante e un biglietto da visita da mostrare con orgoglio ai visitatori in arrivo in città, sarebbe stato posto in un luogo di difficile accesso e completamente coperto da altre abitazioni, senza alcuna ampia piazza che potesse esaltare l'importanza della stazione nel nuovo tessuto cittadino. Così, in attesa che il Consiglio superiore dei lavori pubblici presso il ministero esprimesse il proprio parere definitivo, l'avvio dei lavori fu rinviato di un paio di mesi.

### **La questione degli espropri nel cremasco**

Anche nel territorio cremasco i problemi iniziarono a sorgere. Qui fu soprattutto la questione degli espropri dei terreni a venire alla luce, nonostante il "Corriere cremonese", già il 9 novembre 1861, affermasse in un proprio articolo: «Le informazioni che abbiamo assunto ci assicurano che si vanno facendo gli appalti dei movimenti di terra anche sul tronco Crema-Cremona. Anzi gli imprenditori hanno nel proprio capitolato l'obbligo di dare ultimate le opere loro entro il Luglio 1862, onde la strada possa in tempo assodarsi e quindi aversi agio di armarla. I movimenti di terra non vanno ad essere una gran cosa, essendo quello un piano molto regolare. Saranno molti i manufatti lungo questo tronco, percorrendo esso un territorio tutto intersecato di rogge; ma imprendendosi il lavoro contemporaneamente su tutta la linea in pochi mesi si potrà averlo compiuto. Il ponte sul Serio presso a Crema è l'unica opera di qualche importanza, ma che non offre difficoltà alcuna, né che esige molto tempo a compiersi. Abbiamo sentito ingegneri pratici assicurare che la ferrovia a Treviglio potrà finirsi in pochi mesi ed essere aperta per il Novembre dell'anno venturo senza difficoltà veruna<sup>97</sup>».

In realtà alcune difficoltà sorsero in questa fase preliminare all'apertura dei lavori per quanto riguarda, appunto, la questione dell'esproprio dei terreni agricoli. Già dal 1856, grazie all'opera allora svolta dall'ingegnere Carlo Donati de' Conti, i comuni del Cremasco avevano accettato di sottoscrivere un impegno per concedere alla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale l'offerta gra-

97 "Corriere cremonese", 9 novembre 1861.

tuita dei terreni necessari al passaggio della ferrovia da parte delle stesse amministrazioni comunali. Questa operazione finanziaria era stata infatti determinante allora per la modifica della convenzione del 1856 e per l'inserimento in essa, e nella successiva convenzione del 1861, della linea ferroviaria Treviglio-Crema-Cremona. Per dare più valore al progetto e per far sentire l'unitarietà del territorio cremasco intorno a questa opera, Donati de' Conti aveva raccolto intorno alla città di Crema gli intenti di tanti comuni cremaschi, anche di quelli non direttamente interessati dal passaggio della ferrovia.

Ora però, con la definizione del progetto della linea ferroviaria, alcuni comuni, che già nel 1856 avevano espresso la propria diffidenza nei confronti di questa operazione, ribadirono la propria posizione, impedendo così di fatto anche il passaggio della ferrovia nel proprio territorio comunale. Oltre ai comuni di Casaletto Ceredano e Chieve, non interessati direttamente dal passaggio della ferrovia, erano su queste posizioni anche le amministrazioni comunali di Trescore Cremasco, Vailate e Madignano, i cui terreni avrebbero potuto, potenzialmente, essere coinvolti dal passaggio della nuova strada ferrata<sup>98</sup>. Infatti la via più breve, in linea d'aria, tra Treviglio e Crema, passa proprio per Trescore Cremasco e Vailate, mentre tra Crema e Cremona il passaggio per il comune di Madignano è quasi obbligato. Infatti quest'ultimo comune, di fronte alla proposta di far passare la ferrovia sul proprio territorio, infine non si oppose, cosicché il tratto da Crema a Cremona fu pressoché definito.

### **Le accuse di de' Conti contro Trescore Cremasco**

Rimaneva aperta la questione del tratto tra Crema e Treviglio, in quanto sia Vailate che Trescore Cremasco, attraverso anche deliberazioni dei propri Consigli comunali, si ostinarono a negare il passaggio della ferrovia entro i propri confini. Grande fu la riprovazione dell'ingegner Donati de' Conti, che in alcuni scritti e lettere dell'epoca apostrofava così gli abitanti e gli amministratori di questi paesi: «A Trescore, vero formicolaio di piccoli possidenti, ogni vista d'interesse generale e di utile pubblico non vi trova intenditori e (...) il fulminato cucuzolo del

98 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. p. 42.

suo campanile dimostra al passeggero lo spirito meschino di quella popolazione (...) per cui l'idea di strada ferrata torna a quei comunisti molto rincrescevole ed opprimente<sup>99</sup>». Per un uomo come lui, che aveva dedicato gran parte della propria vita amministrativa nel perseguimento del sogno di far arrivare la ferrovia a Crema, era inconcepibile che gli interessi particolari di alcuni comuni, o peggio di alcuni proprietari terrieri che influenzavano l'attività amministrativa locale, potessero risultare prevalenti rispetto all'interesse generale di un intero territorio. Proseguendo così nelle sue accuse nei confronti degli oppositori della ferrovia, Donati de' Conti non mancò di sottolineare come «lo spirito di opposizione a cui vennero quei comunisti educati, rende facile ogni traviamiento e ogni contraddizione<sup>100</sup>». La sua preoccupazione maggiore era infatti che quelle dispute fossero da intoppo per una buona ed effettiva riuscita dei lavori di costruzione della ferrovia, il cui rapido avvio era ritenuto improcrastinabile non solo dallo stesso Donati de' Conti ma da tutte le altre amministrazioni del territorio, a partire dalla stessa città di Crema che tanto si era battuta per l'arrivo di questa ferrovia.

### **Appalto finale per la linea Treviglio-Cremona**

Così, fortunatamente, non fu. Con l'avvento del nuovo anno la speranza di un imminente avvio dei lavori diventava sempre più concreta. Così la stampa locale, l'8 gennaio 1862: «Veniamo assicurati che il 15 Gennajo si farà l'appalto generale a Milano delle opere della Ferrovia Cremona-Treviglio da darsi completo per l'ottobre. Si lavora incessantemente per finire il progetto particolareggiato<sup>101</sup>». Il progetto esecutivo infatti venne redatto dall'ingegner Cesare Bernardi sulla base delle ipotesi precedenti, con il passaggio per i comuni di Caravaggio e Capralba a nord di Crema, allontanandosi così dal tracciato più rettilineo e naturale per Vailate, e seguendo il tracciato prefissato tra Crema e Cremona<sup>102</sup>. Veniva anche risolta definitivamente la questione dell'entrata della ferrovia e della stazione nella città di

99 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 50.

100 *Ibidem*, p. 50.

101 "Corriere cremonese", 8 gennaio 1862.

102 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. p. 47.

Cremona: il fabbricato sarebbe sorto sopra il Naviglio civico, appena fuori porta Milano lungo la strada provinciale per Bergamo. Secondo il progetto infatti la ferrovia, scendendo direttamente da Olmeneta, doveva necessariamente subire una curva fuori di Porta Venezia, per cui in quella località era impossibile l'impianto di una stazione così ampia, né esisteva altrove un terreno più adatto per elevazione e prossimità alla città di quello scelto dagli ingegneri della ferrovia, a meno che si preferisse collocarla molto distante dalle mura con grave disagio, quindi, per chi avrebbe dovuto servirsene<sup>103</sup>.

Come preannunciato dalla stampa il 15 gennaio 1862, presso la sede della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale a Milano, venne firmato l'appalto finale per i lavori della linea ferroviaria Treviglio-Cremona, il che avrebbe significato l'avvio immediato delle espropriazioni dei fondi agricoli su tutta la tratta e l'avvio in brevissimo tempo degli stessi lavori di costruzione della strada ferrata<sup>104</sup>.

Il progetto della linea ferroviaria prevedeva originariamente la stessa come una diramazione della Milano-Bergamo: essa partiva dalla stazione di Treviglio inaugurata nell'ottobre 1857 (poco distante dall'attuale stazione di Treviglio Ovest) e proseguiva verso sud attraversando a raso il tronco, già dismesso, del bivio tra la linea per Bergamo e la stazione di Treviglio Molino (nelle vicinanze dell'attuale stazione di Treviglio Centrale)<sup>105</sup>. Con la costruzione nel 1878 della ferrovia diretta Treviglio-Coccaglio<sup>106</sup>, il percorso della linea in Treviglio mutò leggermente con l'apertura del tratto dismesso della Treviglio Molino, l'inaugurazione della stazione di Treviglio Centrale e la diramazione della ferrovia per Cremona direttamente da questa stazione.

103 Cfr. A. Guzzi, *Le ferrovie cremonesi...*, cit., p. 100.

104 Cfr. "Corriere cremonese", 23 febbraio 1862.

105 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 53

106 La costruzione del tratto ferroviario tra Treviglio e Coccaglio avrebbe permesso ai treni della linea ferroviaria Milano-Venezia di percorrere un percorso più rapido e rettilineo, superando la cosiddetta "ansa di Bergamo" prevista dalla costruzione della Ferdinandea.

Da Caravaggio a Cremona il percorso corrisponde all'attuale. La lunghezza complessiva della linea ferroviaria è di 65,40 chilometri, di cui complessivamente uno in trincea. L'altezza massima dei rilevati è di 4,90 metri, quella delle trincee di 2,10 metri. Sull'intero tracciato sono presenti 15 curve, per uno sviluppo progressivo di 8,02 chilometri ed un raggio minimo di 500 metri. Come andamento altimetrico, da Treviglio verso Cremona, le tratte in piano corrispondono a 46 chilometri, le tratte in salita a 4 chilometri, quelle in discesa 15 chilometri. Alle estremità l'altezza rilevata è a Treviglio di 127 metri sul livello del mare e a Cremona di 46: la massima pendenza, nell'ordine del 5 per mille, si riscontra tra le stazioni di Treviglio e Caravaggio (per 600 metri) e tra Olmeneta e Cremona (per 400 metri). Sulla tratta ferroviaria sono presenti 486 tra ponti e altri manufatti, dei quali solo uno ha una luce superiore ai 10 metri: il ponte sul fiume Serio nei pressi di Crema<sup>107</sup>.

Originariamente, lungo il percorso della Treviglio-Cremona furono previste nove fermate<sup>108</sup> con la costruzione di altrettante stazioni. Però solo i capolinea nelle città di Treviglio e di Cremona erano provvisti di edifici in muratura, mentre per le restanti stazioni di Caravaggio, Casaletto Vaprio, Crema, Castelleone, Soresina, Casalbuttano e Olmeneta si procedette alla costruzione di fabbricati in legno, in via provvisoria.

La linea ferroviaria fu costruita su sede adatta al doppio binario da Olmeneta a Cremona, in previsione di una futura confluenza della ferrovia in progettazione tra Cremona e Brescia, mentre tra Treviglio e Olmeneta essa fu costruita a binario unico, anche se erano stati disposti espropri tali da prevedere e rendere possibile un possibile futuro raddoppio della tratta<sup>109</sup>.

Nel corso dell'atto per la firma ufficiale dell'appalto, la Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale calcolò anche il

107 Cfr. Archivio della Rete Ferroviaria Italiana Spa, Compartimento di Milano, Fascicolo linea 30.

108 Oggi, sulla linea ferroviaria Cremona-Treviglio, le fermate sono due in più: si sono infatti aggiunte le stazioni nei comuni di Capralba (1914) e Madignano (1996).

109 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. pp. 51-53.

costo che avrebbe dovuto sostenere per la realizzazione di questa opera: poco meno di 10 milioni di lire, per la precisione la cifra esatta preventivata per il completamento della ferrovia era di 9.903.000 lire<sup>110</sup>. Facendo una media, quindi, la spesa chilometrica per la linea ferroviaria Treviglio-Cremona era di 150.000 lire. Da questi atti ufficiali, resi pubblici e riportati in seguito anche dal principale giornale locale, il "Corriere cremonese", si può desumere che «la spesa in media per un chilometro di questa ferrovia si poteva esprimere in questi termini: Acquisto di terreni Lire 32.000, Movimenti di terra ed opere d'arte, comprese le stazioni Lire 70.000, Armamento Lire 48.000. Totale Lire 150.000<sup>111</sup>».

### Il "tumulto" di Caravaggio

I lavori per la costruzione della ferrovia iniziarono nella primavera del 1862, partendo da Treviglio verso Crema e Cremona. L'eco dei contrasti e dei dissidi per gli espropri dei terreni non si fece sentire più di tanto, a parte un piccolo gesto di protesta della popolazione nel comune di Caravaggio, dove il tracciato della ferrovia passava a poca distanza dal locale Santuario, situato fuori dal centro abitato. Questo episodio fu molto significativo e fu commentato dal giornale locale "La Trevigliese", anche ad una anno di distanza: «Sul principiare dell'anno 1862 si dava opera alla costruzione della ferrovia Treviglio-Cremona, la quale quasi ad angolo retto veniva a tagliare lo stradone che da Caravaggio mette al Santuario (...), il quale (...) costituisce una delle glorie patrie de' Caravaggesi, ed una delle principali fonti di ricchezza del paese per i frequentissimi visitatori che vi affluiscono da ogni parte d'Italia. (...) Il fatale momento venne, e fu il 24 luglio del medesimo anno. (...) Dalle campagne, dalle officine, dalle case il popolo furente accorre sul luogo, in breve d'ora manomette tutto il lavoro (...) e restituisce lo stradone nel primiero stato. Il Sindaco Sig. Mussita con ammirabile coraggio e sangue freddo corre là dove il tumulto ferve (...). Le Autorità del Circondario appena avutone avviso accorrono esse pure, ma al loro arrivo il fatto era già consumato; con modi però quanto prudenti altrettanto coraggiosi

110 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 57.

111 "Corriere cremonese", 28 maggio 1862.

poterono impedire ulteriori eccessi e ristabilire l'ordine nel paese. In questo trasmodamento molti furono minacciati, nessuno però molestato sì nella persona che nell'avere. (...) La maggior colpa certamente è di quegli esaltati i quali sembra abbiano fisso in mente di tutto modificare in Caravaggio a seconda delle loro esagerate idee, e sono poi causa del comune esaltamento e del disordine. Le loro pretese manifestate alla presenza dell'autorità del Circondario nel giorno del tumulto provano la verità dell'asserzione. Disgrazia in vero perché tra questi vi hanno molti artisti pieni d'ingegno e di abilità a cui se accoppiassero maggiore maturità di senno e rettitudine di ragione, potrebbero assai influire al bene del loro paese<sup>112</sup>».

Successivamente l'episodio del "tumulto" di Caravaggio venne anche così riportato su una pubblicazione di approfondimento ferroviario: «A Caravaggio (...) la vaporiera incontra la più ostinata opposizione. Il mostro di fumo, di ferro e di fuoco minaccia di turbare la quiete del celebre Santuario, di oscurarne la visuale, di rompere l'incanto della preghiera. (...) I lavori, tuttavia, iniziano. (...) I caravaggini, persuasi che anche il cielo sia indignato verso la ferrovia che attraverserà il viale del celebre Santuario, si levano a tumulto (...). Ma il tumulto si seda, gli animi si acquietano e la riluttanza si muta in entusiasmo quando (...) la Treviglio-Caravaggio, della lunghezza di 5000 metri, è inaugurata; tra poco sarà la volta della Caravaggio-Cremona<sup>113</sup>».

### **L'opera di maggiore impegno: il ponte sul Serio**

Nonostante queste resistenze, più o meno violente e durature, i lavori per la costruzione della ferrovia iniziarono nella primavera del 1862 e proseguirono speditamente. Alla realizzazione di quest'opera parteciparono un numero oscillante di operai, tra mille e duemila unità a seconda dell'intensità dei lavori, un vero e proprio esercito di persone, in maggior parte costituito da badilanti e sterratori<sup>114</sup>. La ghiaia utilizzata per i rilevati e la massiciata era estratta dal fiume Adda e veniva trasportata da Cassano fino ai cantieri della ferrovia con car-

112 "La trevigliese", 13 giugno 1863.

113 FRANCESCO OGLIARI, FRANCO SAPI, *Stiffelius e berretto rosso*, Milano, 1964, pp. 128-129.

114 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 57.

ri ferroviari che proseguivano lungo la linea in costruzione, nel suo avanzamento per i territori cremasco e cremonese<sup>115</sup>.

L'armamento della strada ferrata venne effettuato con rotaie a doppio fungo non simmetrico, della lunghezza di sei metri e e dal peso lineare di 36 chilogrammi, appoggiate ognuna su sei traversine di legno, dove venivano assicurate con stecche a suola alle giunzioni e con cuscinetti e cunei nei punti intermedi<sup>116</sup>.

Senza dubbio l'opera che richiese maggior impegno e fatica fu la costruzione del ponte sul fiume Serio nei pressi di Crema. Questa opera, costruita al chilometro 42,598 fu progettata dallo stesso ingegnere Cesare Bernardi, autore del progetto definitivo di tutta la tratta ferroviaria, e costituisce l'unico manufatto con una luce superiore ai 10 metri dell'intero percorso tra Treviglio e Cremona. Infatti il ponte era formato da cinque arcate, con una luce di 15 metri ciascuna, sostenute da quattro piloni che avevano la loro base direttamente nell'alveo del fiume. La lunghezza complessiva del ponte era dunque di 75 metri, mentre l'altezza dei piloni dall'alveo al piano ferroviario era di 16 metri<sup>117</sup>.

Al momento della sua costruzione «l'importanza (...) del ponte sul fiume Serio, che collega le due piane del cremasco e del cremonese, trascende l'interesse locale e quello della linea stessa, per divenire uno dei punti obbligatori del traffico ferroviario della Lombardia orientale; e tale importanza (...) è stata messa in rilievo in particolari momenti della nostra storia che hanno coinciso con eventi bellici<sup>118</sup>». I lavori per la costruzione del ponte si realizzarono contemporaneamente alla messa in posa del resto della linea ferroviaria, tra la tarda primavera e l'autunno del 1862, tanto che nel dicembre di quello stesso anno esso venne collaudato con il passaggio di un «convoglio di prova costituito da due locomotive e numerosi carri di ghiaia<sup>119</sup>».

115 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit., p. 48.

116 F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit., p. 53.

117 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 85.

118 F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. p. 73.

119 *Ibidem*, cit., p. 74.

L'area dove si decise di costruire il ponte era una zona completamente libera da costruzioni, nei pressi del luogo dove sarebbe dovuta sorgere la futura stazione ferroviaria di Crema, a poche centinaia di metri dalla cinta muraria della città e da porta Serio, lungo la via che collegava e collega tutt'oggi il centro città al quartiere di Santa Maria. A poche decine di metri a monte sfociava nel fiume la roggia Senna, mentre a valle del manufatto attraversava il fiume la strada carrozzabile per San Bernardino, oggi quartiere della città di Crema ma allora comune a sé stante, con un ponte a travate di legno che poco tempo dopo fu sostituito da una struttura definitiva di muratura e ferro.

I lavori proseguirono di gran lena per tutta l'estate e l'autunno del 1862 sull'intera linea. Era chiaro, tuttavia, che la ferrovia non sarebbe stata completa e resa funzionante per il novembre di quell'anno, termine ultimo che la convenzione tra governo e Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale aveva previsto. Tuttavia questo slittamento della data d'inaugurazione non suscitò molto scalpore né nell'opinione pubblica né nelle autorità locali, visto che il raggiungimento dell'obiettivo primario (avere nell'immediato un collegamento ferroviario tra i territori cremasco e cremonese e il resto della Lombardia) era ormai un sogno realizzato. A tal proposito, sulla stampa locale, l'unico spunto polemico sul ritardo dei lavori è riscontrabile solo nel "Corriere cremonese" del 20 dicembre 1862: «Veniamo assicurati che il tronco da Treviglio a Soresina nei primi del prossimo Gennajo verrà aperto alla circolazione, e poco dopo si lusinga di far correre il vapore fino a Casalbuttano. E a Cremona? Come dicemmo altra volta non bisogna aver fretta: chi va piano va sano... e va lontano e se al Maggio venturo si riuscirà, faremo suonare a festa il Torrazzo. Intanto armatevi di pazienza signori o signore, popolo e popolino<sup>120</sup>».

### **Apertura della tratta Treviglio-Soresina**

Infatti, nel dicembre 1862, i lavori erano ormai ultimati sui 2/3 della linea e l'opera principale, il ponte sul fiume Serio a Crema, era già stata completata e collaudata. Così il 1° gennaio 1863 ebbe inizio l'eserci-

120 "Corriere cremonese", 20 dicembre 1862.

zio provvisorio dei treni sulla tratta Treviglio-Soresina. Inizialmente, nella fase sperimentale, erano previsti due collegamenti di andata e ritorno, uno al mattino e uno al pomeriggio. Le partenze dal capolinea di Treviglio erano alle ore 7.55 e 19.45, mentre a Soresina i treni partivano alle ore 5.32 e alle 17.22. Il percorso tra Crema e Treviglio veniva coperto in circa 50 minuti, altri 37 erano invece necessari per raggiungere Soresina da Crema. I convogli ferroviari facevano sosta in tutte le stazioni della tratta<sup>121</sup>.

Il servizio, in questa prima tratta tra Crema e Soresina, era di carattere provvisorio e sperimentale, in attesa del completamento della linea fino a Cremona. Tuttavia non poche furono le polemiche che si innescarono in questo periodo, soprattutto da parte di chi aveva sempre visto l'arrivo della ferrovia come un elemento negativo per il territorio, potenzialmente destabilizzante per l'equilibrio ambientale e sociale del Cremasco. Così apparvero sulla stampa locale alcuni articoli che generarono dissenso, o quantomeno scetticismo e sarcasmo circa l'utilità della ferrovia nella città di Crema<sup>122</sup>.

### Scetticismo sulla stampa

Il 30 gennaio 1863 apparve un articolo sulla "Gazzetta di Crema", in cui veniva esplicitata chiaramente una serie di pregiudizi materiali o morali in merito all'arrivo e al funzionamento della ferrovia. Il suo titolo, già di per sé molto esplicativo, era *Pregiudizi relativi alla strada ferrata di Crema* e l'articolo era stato impaginato come un vero e proprio elenco di lamentele o mancanze:

«Pregiudizi materiali.

1. Taglio a sghembo di tutti i campi attraversati con variazione di accessi, di cavi e con tutti gli altri danni compresi nella parola teorica di dissesto con obbligo ai proprietari di cedere i loro fondi a prezzi maggiori soltanto del doppio o triplo del valor commerciale

2. Apertura di cave laterali alla strada, dove stagneranno le acque, e correranno per le tresche amorose tutti i ranocchi delle risaje e dei

121 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. pp. 61-62.

122 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 88.

paduli di Capralba, Farinate, Campagnola ed altri siti incomodi dei vicini, ed a danno della pubblica salute.

3. Obbligo nei proprietarj espropriati di ricevere i convenuti compensi di dover presentare i certificati ipotecarj cioè di scoprire le segrete magagne, e di far concorrere i creditori a ricevere i prezzi mentre con un buon fallimento si potevano metterli in libertà.

4. Rovina di tante strade comunali e regie, specialmente nel nostro stradone di S. Maria (...).

5. Danni ai proprietarj dei fondi limitrofi alla ferrovia per interruzione del lavoro dei contadini durante il passaggio del convoglio, e con pericolo di fuga e di spavento nei buoi, cavalli ed altri animali.

6. Nebbia recata ai cereali per il fumo del carbone commisto col vapore, che appesterà i contorni.

7. Partenze ed arrivi ad ore fissate, mentre colle vetture si era avvisati per es. alle sei ore e si aveva tutto il comodo di partire alle sette ed alle otto; si poteva fermarsi lungo la strada per reficiarsi e per le debite occorrenze; si era levati a depositare a casa e all'albergo senza il dispendio o senza il disturbo di trasportare borse e valigie alla stazione e viceversa.

8. Facilità di urti, sviamenti, e sconquassamenti invece delle tranquille rjbaltate coi mezzi ordinari di trasporto.

9. Rovina per i negozj di mercerie della Città, poichè in addietro gli avventori trattati anche sgarbatamente dovevano provvedersi di quanto trovavano ed a' prezzi voluti; ora invece se ne andranno essi a Milano restando ben contenti degli sdolcinati complimenti di quei furbi di Milanesi.

10. Rovina per gli albergatori ed osti, perchè ognuno dopo aver fatto i proprj affari se ne ritorna a casa foss'anche a Milano, Bergamo ed altrove, e quindi liste curte, senza alloggio, stallazzo ecc.

11. Danno per i venditori di granaglie, lino e seta, perchè oramai sono pubblici i negozj di tutto il mondo sia per il telegrafo, sia per

le ferrovie, e si vuol sapere a Torino e Napoli quello che si fa in casa nostra.

12. Danno finalmente per tutti i cittadini dovendo pagare quantum plurimi le uova, i polli, il butirro ed ogni altro prodotto locale, venendo qui a provvedersi, per impinguare le grandi città, gli incettatori forestieri. Ah benedetta quella banderuola portatrice di buona memoria; allora si poteva riposare tranquillamente al mattino, andare ad ascoltare la santa messa, e poi recarsi con tutto comodo al mercato dei polli e delle verdure, che si era sicuri di trovar roba a buon mercato!

«Pregiudizi morali.

1. Emigrazione di molti e molti cittadini, che per facilitata comunicazione andranno altrove lasciando deserta questa nostra città sì bella e frequentata.

2. Esaltazione dei cervelli nel vedere altre città, altri uomini ed altri costumi, mentre anticamente si nasceva, e si moriva in patria colla soave lusinga, che Crema nel suo piccolo contenesse i migliori intelletti, i più bravi artisti, i più ricchi signori.

3. Tolta ai barbieri ed ai piantatori di carote la bella cura di darla ad intendere grosse di buon mattino su quanto avveniva altrove, e di offrire così argomento alle mattinate ed alle conversazioni serali di un giorno.

4. Mancata l'occupazione ai frequentatori di caffè di osservare e di domandare il nome e i fatti di qualche forestiero, che di tratto in tratto capitava in questa città<sup>123</sup>».

### **Accuse contro gli addetti alla vendita dei biglietti**

Inoltre, sempre nello stesso giornale, molto attento alle ragioni dei detrattori della ferrovia, si scatenò, solo pochi mesi dopo, un'altra dura polemica sul servizio degli operatori della ferrovia. Un articolo della "Gazzetta di Crema" infatti accusava apertamente di compor-

123 "Gazzetta di Crema", 30 gennaio 1863.

tamenti disonesti il capostazione e gli altri addetti alla vendita dei biglietti nella stazione di Crema: «Avvenne ripetutamente il caso, che il distributore dei biglietti alla nostra stazione di ferrovia abbia esatte somme maggiori di quelle fissate dalla tariffa. Non potendosi allegare titolo di confusione per la scarsità dei biglietti che vengono distribuiti, vuolsi la cosa attribuire a semplice sbaglio. Però questi sbagli avvenendo sempre in favore della cassa, sarà bene che quel giovine impiegato sia posto in avvertenza, giacchè appunto delle verificazioni della sua piccola cassa non potrà a meno di essersi accorto di queste abusive esazioni<sup>124</sup>». La durezza delle accuse e la presumibile veemenza delle rimostranze del capostazione furono però tali che nel successivo numero del giornale il redattore fu costretto a rettificare la notizia in tutta fretta: «Nell'ultimo numero fecimo rimarco sopra alcuni sbagli avvenuti alla stazione della ferrovia nel riscuotere il prezzo pei biglietti. L'onorevole sig. Capostazione ci accertò per iscritto non essere mai pervenuto al di lui ufficio alcun reclamo in proposito, e colle più rassicuranti informazioni sull'onestà del giovine incaricato alla distribuzione dei biglietti, ritiene che se avvenne qualche sbaglio, questo potè dipendere che da pura accidentalità tanto in più quanto in meno, e noi siccome ne eravamo già persuasi, ci affrettiamo a rettificare la cattiva impressione, che potessero aver prodotte le parole usate di esazioni abusive<sup>125</sup>».

D'altronde le polemiche scatenate dalle categorie economiche e sociali contrarie alla costruzione delle ferrovie non si potevano sopire facilmente, anche perché esse erano presenti da anni ed erano diffuse e simili in ogni parte della nazione interessata dallo sviluppo delle reti ferroviarie di quegli anni<sup>126</sup>. A livello locale poi, i detrattori di questa linea ferroviaria avevano fatto sentire le proprie motivazioni sia nella fase preliminare di discussione sull'opportunità del passaggio della strada ferrata da Crema durante l'amministrazione austriaca, sia nella fase di progettazione negli anni immediatamente successivi all'unità d'Italia. Potevano le loro voci ammutolirsi improvvisamente una volta che la ferrovia fosse stata definitivamente completata?

124 "Gazzetta di Crema", num. 9, 27 febbraio 1863

125 "Gazzetta di Crema", num. 10, 1863.

126 Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., pp.16-36.

## 1° Maggio 1863: inaugurazione della tratta Cremona-Treviglio

Nonostante queste polemiche i lavori per il completamento dell'ultimo tratto della ferrovia proseguirono spediti e rispettarono, in linea di massima le scadenze prefissate. Ad aprile infatti i binari facevano finalmente il loro ingresso a Cremona e, con la fine della costruzione della stazione nella città capoluogo, la ferrovia tra Cremona e Treviglio poteva dirsi finalmente conclusa nella sua interezza. Fu così, infatti, che il 1° maggio 1863 la linea ferroviaria venne ufficialmente inaugurata lungo tutta la sua estensione e iniziò il primo esercizio regolare dei treni. Alla cerimonia di inaugurazione, tenuta in pompa magna nel nuovo edificio della stazione, parteciparono tutte le autorità locali e una grande moltitudine di cittadini. Nei giorni successivi, la notizia fu riportata con grande enfasi sulla stampa locale: «Questa mattina 1 Maggio avevano principio le corse sulla ferrovia, e dopo tanta aspettazione e tanti voti anche Cremona sente il beneficio del vapore, che è quanto dire di entrare finalmente pur essa in quella rete di ferro su cui a nostri giorni può ben dirsi camminare il progresso<sup>127</sup>».

Con l'inizio del servizio regolare su tutta la linea venne anche regolarizzato l'orario dei treni: sulla Treviglio-Milano venivano assegnate le classiche tre coppie (due "omnibus" e una "mista") che arrivavano in coincidenza a Treviglio con i convogli della Milano-Venezia<sup>128</sup>. La tabella degli orari, affissa in ogni stazione a cura della Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale e riportata sui giornali locali<sup>129</sup>, prevedeva tre corse di andata e ritorno; erano segnalati inoltre la coincidenza con i treni in partenza da Treviglio per Milano, Bergamo, Brescia e Desenzano. Per il primo esercizio i treni "omnibus" erano in partenza da Treviglio alle ore 7,28 e 20,20, mentre il convoglio "misto" alle ore 15,33; da Cremona invece le partenze per gli "omnibus" erano previste alle ore 5,15 e 17,45, mentre la "mista" partiva alle ore 9,03. La durata del tragitto intero, da Cremona a Trevi-

127 "Corriere cremonese", 2 maggio 1863.

128 Cfr. "Mondo ferroviario - viaggi", luglio/agosto 2004, pp. 213-214.

129 Cfr. "Corriere cremonese", 1 maggio 1863.

glio era di circa due ore, con fermate in tutte le stazioni della linea. La sosta nella città di Crema durava dieci minuti<sup>130</sup>.

In questo periodo i treni a carrozza "mista" erano composti da carrozze di prima, seconda e terza classe per il trasporto passeggeri, da un bagagliaio e carri merci. Gli "omnibus" invece erano convogli ferroviari di sola terza classe, con possibilità di trasportare passeggeri, bagagli e anche merci<sup>131</sup>. Le locomotive in uso su questa tratta appartenevano tutte alla serie delle cosiddette "lombarde", soprattutto quelle di rodaggio 1-2-0, le cui capostipiti furono la "Bergamo" e la "Udine" costruite nelle officine di Verona nel 1854<sup>132</sup>. Le locomotive, le carrozze e tutto il materiale in uso sulla ferrovia erano, ovviamente, di proprietà della società concessionaria e il personale dipendente sui treni e nelle stazioni era assunto direttamente dalla stessa Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale.

### **Passeggeri, merci e posta**

Con l'istituzione del servizio ferroviario regolare anche la posta e le merci vennero trasportati con il nuovo mezzo a vapore. Fin dal primo esercizio infatti la nuova tratta ferroviaria costituì per tutto il territorio un insostituibile e celere mezzo di trasporto su larga scala di uomini, merci e bestiame<sup>133</sup>.

Per i primissimi anni di vita della Treviglio-Cremona non abbiamo certezza circa la mole di passeggeri che transitassero su questa tratta, anche perché i primi dati statistici pubblicati in merito dalla Camera di Commercio di Cremona fanno riferimento ad un periodo immediatamente successivo, con rilevanza a partire dal 1876<sup>134</sup>.

Da questi dati si può tuttavia desumere la qualità e la quantità degli scambi commerciali che interessavano la tratta fin dalle proprie origini e che caratterizzavano il livello economico-produttivo del mercato cremasco in quegli anni. Possiamo quindi ricavare che, dalla

130 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. p. 63.

131 Cfr. "Mondo ferroviario - viaggi", luglio/agosto 2004, p. 213.

132 Cfr. F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. p. 63.

133 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 157.

134 Cfr. *Guida Commerciale 1883*, Cremona, Camera di Commercio di Cremona, 1883.

stazione di Crema, transitavano sicuramente «migliaia di tonnellate di oggetti tra cui metalli e pietre preziose, perle, coralli, banconote e titoli bancari, derrate alimentari comprendenti carni, formaggi, olii grassi, bevande, frutta, conserve, uva per la pigiatura, verdure e ortaglie fresche, pesce fresco e pasta di ogni genere, birra in fusti, vini toscani in fiaschi, piccoli colli di merci e campioni, ghiaccio e neve, recipienti vuoti tra cui casse per la seta, gabbie da pollame, cesti da legumi, frutti, pesci, barili per birra, olio, vino, liquori, cesti per foglie da gelso e bozzoli, sacchi vuoti da cereali e granaglie, stracci, bozzoli vivi e morti, foglie di gelso, oggetti e attrezzi delle compagnie drammatiche, feretri, veicoli a due e quattro ruote tra cui sediola, velocipedi, carri, omnibus, diligence, poi bestiame comprendente cavalli, muli, buoi, tori, vacche, vitelli, maiali, pecore, infine macchine locomobili e trebbiatrici a vapore. (...) Questo lunghissimo elenco sta a dimostrare come tutte le merci si muovessero via treno<sup>135</sup>».

Anche per quanto riguarda il servizio postale i benefici dell'attivazione del servizio su rotaia si fecero sentire celermente. Infatti, con il trasporto in treno, di regola «una lettera in partenza da Crema al mattino era consegnata a Cremona nel pomeriggio; non più di 24 ore dopo poteva essere recapitata in una delle città della Lombardia, mentre erano necessarie 48 ore per la Toscana e Roma<sup>136</sup>».

## L'elettrificazione

Ovviamente, con il trascorrere del tempo, sia la linea che il materiale rotabile subirono diverse modifiche ed innovazioni, il più importante dei quali fu l'elettrificazione dell'intera tratta nel 1976. Alle nove stazioni del progetto originale<sup>137</sup> furono poi aggiunte nel corso degli anni altre due fermate: a Capralba nel 1914) e a Madignano nel 1996.

Inoltre nel 1878, dopo il completamento della ferrovia Treviglio-Coccaglio che avrebbe finalmente permesso di superare la cele-

135 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., pp. 157-159.

136 F. DAL NEGRO, 1863. *La ferrovia a Crema...*, cit. p. 62.

137 Le stazioni previste dal progetto originario, tuttora in uso, sono in ordine: Treviglio, Caravaggio, Casaletto Vaprio, Crema, Castelleone, Soresina, Casalbuttano, Olmeneta e Cremona.

berrima “ansa di Bergamo” della linea tra Milano e Venezia (l'ex “Ferdinanda”), il percorso della linea mutò leggermente nella sua parte iniziale nei pressi della stazione capolinea di Treviglio. Infatti venne riaperto il tratto precedentemente dismesso della stazione di Treviglio Molino e la diramazione della ferrovia per Cremona partì direttamente dalla nuova stazione di Treviglio Centrale<sup>138</sup>.

Tuttavia, a parte questa piccola modifica nel suo tratto iniziale, il tracciato della ferrovia Treviglio-Cremona è rimasto sostanzialmente immutato in tutti questi anni fino ai giorni nostri, nonostante negli anni vi furono alcuni progetti riguardanti altre linee che avrebbero dovuto intersecare e completare questo percorso, soprattutto nel tentativo di ampliare la rete di connessione ferroviaria tra il territorio cremasco e le altre zone limitrofe. Le tratte principali che vennero prese in considerazione furono due: una linea ferroviaria Pavia-Lodi-Crema-Brescia e la direttissima Crema-Milano, che avrebbe potuto superare lo scalo forzato di Treviglio.

### **Una tramvia Lodi-Soncino via Crema**

Per quanto riguarda la prima ferrovia, il percorso ipotizzato riprendeva vari progetti che negli anni si erano susseguiti per dare un collegamento orizzontale nella pianura Padana tra i centri principali di questa area: Pavia, Lodi, Crema e Brescia. Il 6 ottobre 1875 si tenne, nel municipio di Crema, una riunione tra le amministrazioni pubbliche interessate al progetto e si decise di affidare all'ingegnere Mantegazza lo studio di un progetto definitivo, da sottoporre al Parlamento e al Ministero dei Lavori pubblici<sup>139</sup>. Il percorso preventivato sarebbe stato lungo 97,5 km e avrebbe toccato i centri abitati di Pavia, Villanterio, S. Angelo Lodigiano, Lodi, Bagnolo Cremasco, Ombriano, Crema, S. Bernardino, Offanengo, Romanengo, Trigolo, Ticengo, Soncino, Orzinuovi, POMPiano, Lograto e Brescia per un costo di lire 12.000.000<sup>140</sup>. Nonostante questo notevole sforzo progettuale e la spinta delle amministrazioni locali, nella seduta parlamentare del 21 giugno 1879

138 Cfr. Archivio della Rete Ferroviaria Italiana Spa, Compartimento di Milano, Fascicolo linea 30.

139 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 66.

140 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 66.

la linea ferroviaria Pavia-Lodi-Crema-Brescia venne relegata tra le ferrovie di ordine secondario e quindi non di prioritaria necessità di costruzione. Inoltre, in quegli anni, sul territorio della provincia di Cremona si andava costituendo un sistema complesso e abbastanza capillare di tramvie leggere<sup>141</sup>. Nel Cremasco si inaugurò nel 1880 una tramvia che collegava Lodi e Soncino, via Crema, toccando in sostanza tutti i paesi interessati dal passaggio della ferrovia Pavia-Brescia, anche se, nella sua tratta finale, questa tramvia non collegava Lodi con Pavia, ma bensì Lodi con Milano. Fu così che «pur riconoscendo l'utilità della linea ferroviaria, la giunta comunale di Crema, proprio in considerazione dell'arrivo del tramvai, non ritenne più indispensabile realizzare il progetto e nella seduta consiliare del 15-4-1881, tenuto conto di altri e più urgenti interventi di spesa, votò contro la richiesta<sup>142</sup>».

### **La linea direttissima Crema-Milano nel cassetto dei desideri**

Per quanto riguarda il collegamento ferroviario diretto tra Crema e Milano, l'esigenza di creare una linea che permettesse ai viaggiatori cremaschi di raggiungere il capoluogo lombardo senza essere costretti ad attese, più o meno lunghe, presso la stazione di Treviglio, nacque poco tempo dopo l'inaugurazione della tratta Cremona-Treviglio. Infatti «ben presto (...) si avvertì il disagio per il modo con cui il problema del collegamento a tali centri, ed in particolare a Milano era stato risolto. Lunghe e forzate erano infatti le attese dei passeggeri nella stazione di Treviglio, sprovvista sia di adeguate comodità che di sufficiente protezione dalle intemperie<sup>143</sup>». Nonostante l'apertura nel 1880 della linea tramviaria Soncino-Crema-Lodi-Milano, agli inizi del XX secolo si costituì, nel cremasco, un comitato promotore per la costruzione di una ferrovia diretta tra Crema e Milano. Nel 1910 fu perfino redatto un progetto di massima da parte dell'ingegnere Lanino, che prevedeva un percorso di 37 km, con un costo preventivato di circa 7.9000.000 lire. Questo progetto, che ricalca più o meno

141 Cfr. CLAUDIO CERIOI, MARIO ALBERTINI, *Trasporti nella Provincia di Cremona, 100 anni di storia*, Cremona, Editrice Turris, 1987.

142 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 69.

143 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 71.

il tracciato dell'attuale strada statale "Paullese", avrebbe dovuto toccare i comuni di Bagnolo Cremasco, Vaiano Cremasco, Spino d'Adda e Zelo Buonpersico, con un' unica opera manifatturiera di una certa importanza: il ponte sul fiume Adda nei pressi di Spino. Nonostante le buone argomentazioni a favore della realizzazione di questa opera, il progetto di una linea ferroviaria direttissima tra Crema e Milano, è rimasto, fino ad ora, nel cassetto dei desideri<sup>144</sup>.

144 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., pp. 71-72.



## CAPITOLO 4

### LA STAZIONE FERROVIARIA DI CREMA

#### Una struttura provvisoria in legno che dura quasi vent'anni

La prima stazione di Crema fu costruita insieme alla ferrovia nel 1862. Si trattava di una struttura assolutamente provvisoria, in legno, poiché le uniche costruzioni di edifici già in muratura lungo la linea ferroviaria furono solamente quelle delle stazioni di capolinea: Cremona e Treviglio. Essa era costituita da un piccolo fabbricato in legno adibito a sala aspetto per i passeggeri, con annessa biglietteria e da un altro edificio, sempre in legno, utilizzato come magazzino merci. Il complesso degli edifici della stazione era situato a poche centinaia di metri dalla cinta muraria della città e da porta Serio, nei pressi del ponte ferroviario sopra l'omonimo fiume, lungo il viale che collegava (e collega tuttora) il centro della città al quartiere di Santa Maria e da qui per Bergamo.

Oltre alla struttura in legno, giudicata dai contemporanei del tutto inadatta alla funzione di sala aspetto per i passeggeri, uno dei problemi che rendevano inadeguata la collocazione della stazione di Crema era proprio la sua vicinanza al viale S. Maria. Infatti i treni in manovra in stazione erano costretti ad occupare anche la carreggiata della strada per Bergamo, bloccandone il transito anche per parecchio tempo<sup>145</sup>.

In ogni caso questo suo stato di provvisorietà e scomodità durò molto a lungo, per quasi vent'anni. In questo periodo molti furono i malumori tra i cittadini e gli amministratori della città, che desiderava avere un edificio meno fatiscente e più adatto a rappresentare Crema ai viaggiatori che giungevano con il treno. Infatti già nei primi anni Settanta dell'Ottocento, a dieci anni dall'inaugurazione della ferrovia, erano state inoltrate ufficialmente richieste al Ministero dei lavori pubblici per un rifacimento della stazione. Lo stato della stazione è ben riassunto in un articolo del "L'almanacco di Crema" del

145 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 73.

1874 - dove - si legge che «la stazione Ferroviaria di Crema sensibile da sé medesima alla interpellanza fatta al Ministro dei Lavori Pubblici dall'egregio nostro Deputato perché ne venga costruita una in muratura, visto che la Società Cremona-Treviglio fa orecchie da mercante, aspetterà il primo vento di marzo per cadere da sé medesima<sup>146</sup>».

Da tempo infatti era in corso una trattativa tra amministrazione comunale di Crema, amministrazione provinciale e la concessionaria Società per le Ferrovie dell'Alta Italia in merito all'arretramento e al rifacimento in muratura della stazione ferroviaria di Crema. Trattativa che però non aveva mai portato i frutti sperati alla città fino a quel momento. Il 2 settembre 1880 il consiglio comunale di Crema inviò una lettera alla Deputazione provinciale di Cremona, chiedendo ufficialmente l'arretramento e il rifacimento della stazione, sottolineando i gravi inconvenienti che si verificavano per le manovre dei treni sul tratto di strada intercettato dalla ferrovia Cremona-Treviglio<sup>147</sup>.

L'anno successivo l'ufficio tecnico della deputazione provinciale di Cremona accoglieva sostanzialmente questa istanza, sottolineando che «la rappresentanza municipale di Crema con foglio del 2-9-1880 (...) si rivolge a Codesta Onorevole Deputazione Provinciale perché voglia interporre i propri uffici presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, onde ottenere che la nuova stazione di Crema venga costruita a tale distanza dalla suaccennata strada provinciale in modo che la medesima sia liberata dalla servitù cui oggi è soggetta. Trovandosi l'attuale stazione provvisoria alla distanza di soli 60 m dalla strada provinciale, questa è di frequente e per lungo tempo preclusa al pubblico transito con grave pregiudizio ed incomodo di veicoli e passeggeri. Viene sottolineato che in tutti gli altri casi le stazioni ferroviarie vennero costruite ad almeno 100 m di distanza dalla più vicina strada provinciale intersecata dalla ferrovia, ciononostante si verificarono gli stessi inconvenienti. Ma è soprattutto l'ubicazione dell'ultimo scambio ferroviario a 86 m dalla strada che, costringendo i treni in manovra a spingersi fino al ponte sul fiume Serio, determina

146 AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 73.

147 Cfr. Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Richiesta di arretramento della stazione ferroviaria*.

la chiusura prolungata e ripetuta della strada provinciale. (...) Quindi la nuova stazione dovrebbe essere eretta a 300 m circa dall'asta della strada provinciale che in tal modo non sarebbe intercettata dalla manovra dei treni. Questo comporterebbe l'attivazione di una nuova porta alla città (...) così da avvicinare la stazione al centro della città<sup>148</sup>».

Il progetto del trasferimento della stazione prevedeva la costruzione di un nuovo edificio in muratura verso ovest di circa 300 metri rispetto alla posizione della stazione esistente, così da essere collocata in una zona vicina alla Porta Tadini (o Porta Pianengo), pressappoco nell'area dove oggi sorge l'incrocio tra via Stazione, via Tadini e via Cavalli, che divide i quartieri di Crema Nuova e Borgo S. Pietro<sup>149</sup>.

L'intento dell'amministrazione comunale di Crema e dell'amministrazione provinciale era far sì che l'onere della costruzione fosse, nella maggioranza dei costi, quasi a completo carico della Società per le Ferrovie dell'Alta Italia che, secondo la legge per la revisione delle concessioni ferroviarie del 14 maggio 1865, era subentrata alla Società delle Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale nella gestione della tratta ferroviaria Treviglio-Cremona. La questione delle concessioni ferroviarie aveva infatti subito un radicale mutamento, nel corso degli anni, rispetto alla situazione di partenza del periodo post unitario.

Con il rinnovo delle convenzioni ferroviarie preesistenti del 1861 e le successive nuove concessioni per la costruzione di strade ferrate, nel neonato Regno d'Italia si era arrivati ad una situazione per cui l'esercizio della rete ferroviaria nazionale era suddiviso fra ben 22 enti. In questo quadro il governo Minghetti si adoperò, fin dal 1864, per un riordino complessivo delle svariate società concessionarie ed amministrazioni ferroviarie esistenti.

148 Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Richiesta di arretramento della stazione ferroviaria*.

149 Cfr. Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Progetto del 02/09/188*.

A seguito dell'approvazione della legge 2279 del 14 maggio 1865 vennero accorpate le varie reti, con la formazione di sole tre società ferroviarie concessionarie: la Società per le Ferrovie dell'Alta Italia, la Società per le Strade Ferrate Romane e la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali - Esercizio della Rete Adriatica<sup>150</sup>.

Le convenzioni tra il governo e le società concessionarie delle reti ferroviarie prevedevano che le stesse società fossero responsabili non solo dell'esercizio dei treni e di tutto il materiale rotabile, ma anche della costruzione e manutenzione delle reti stesse e di tutte le opere infrastrutturali connesse, comprese le stazioni<sup>151</sup>.

Le trattative tra le amministrazioni locali, comune di Crema e Provincia di Cremona, e la nuova società concessionaria, Società per le Ferrovie dell'Alta Italia, proseguirono per molto tempo, in una prolungata contrattazione sui costi dell'opera e, soprattutto, su quale ente dovesse sostenere l'onere dei costi aggiuntivi per il completo rifacimento e lo spostamento della stazione ferroviaria cremasca.

Nel 1881, di fronte al diniego ufficiale del consiglio comunale di Crema di concorrere in qualsiasi misura alle spese per la nuova stazione, la risposta della Società per le Ferrovie dell'Alta Italia non si fece attendere. Infatti in una lettera di risposta all'amministrazione comunale cremasca, datata 17 marzo 1881, la società concessionaria rendeva nota e pubblica la sua posizione nel merito della vicenda. «La rappresentanza comunale di Crema fin dal 28-2-1880 ebbe a far istanza a quest'Amministrazione perché il nuovo fabbricato passeggeri da erigersi in sostituzione dell'attuale baracca in legno venisse costruito a ponente del magazzino merci allo scopo di lasciare maggiormente libero il passaggio a livello della strada Provinciale Bergamasca. L'attuazione di tale progetto per nulla reclamato dai bisogni del servizio ferroviario, imporrebbe la non indifferente maggior spesa di lire 3000 come risulta da un sopralluogo effettuati il 5 luglio cui intervennero i rappresentanti del Comune predetto. Le pratiche prima fatte perché il Comune si assumesse a suo carico la detta spe-

150 Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., pp. 113-123.

151 Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, cit., pp. 124-126 e 127-129.

sa, ed in seguito perché avesse ad addebitarsi solo le spese per gli espropri, e si assumesse l'obbligo di aprire una nuova porta d'accesso al piazzale della costruenda stazione mettendola in comunicazione al Borgo S. Pietro e al corso Cavour, riuscirono del tutto inutili, avendo il Consiglio Comunale, con deliberazione presa nella seduta del 16-7-1880, rifiutato assolutamente di accettare a suo carico la maggior spesa suaccennata ed avendo il sindaco con nota del 23-11 n. 3034 comunicato che il comune desisteva dalla sua opposizione in merito all'ubicazione del nuovo fabbricato passeggeri. Quanto sopra venne pure comunicato a S.E. il ministro dei Lavori Pubblici disponendo al tempo stesso, perché la nuova stazione venga ad essere costruita nella località prima stabilita<sup>152</sup>».

Sostanzialmente uno stallo. La vicenda della nuova stazione ferroviaria si era arenata sulla questione della spesa: chi avrebbe dovuto pagare il costo del rifacimento? E inoltre: il nuovo edificio in muratura avrebbe dovuto essere costruito nello stesso luogo della vecchia stazione oppure, come auspicato dall'amministrazione comunale di Crema, essere spostato di circa 300 metri per rendere più agevole il passaggio lungo il viale S. Maria e dare una prospettiva urbanistica diversa all'intera città?

Due problemi di non facile soluzione, anche perché le posizioni tra gli interlocutori rimanevano molto distanti. Solo sul punto dello spostamento della stazione poteva esserci spazio per una possibile mediazione, tanto che l'amministrazione comunale sarebbe stata disposta a cedere sulla sua proposta, ritenuta troppo onerosa sia per le casse comunali sia per quelle della società concessionaria<sup>153</sup>. Ma sulla questione del finanziamento dei nuovi fabbricati in muratura la distanza tra le parti rimaneva quasi insanabile.

### **Un incendio e la "baracca di legno" diventa cenere**

Fu così che la tanto vituperata e fatiscente "baracca di legno", termine questo assai dispregiativo ed indicativo sulle condizioni dell'edificio

152 Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Risposta della S.F.A.I. in ordine alla nuova stazione di Crema*.

153 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 78.

ma di fatto usato dalla stessa Società per le Ferrovie dell'Alta Italia nella sua lettera all'amministrazione di Crema<sup>154</sup>, rimase ancora in esercizio senza alcuna concreta alternativa nell'immediato. Un edificio ligneo, nato e costruito come provvisorio, giudicato inadeguato alla propria funzione da cittadini, amministrazioni pubbliche e società ferroviarie, assolutamente non all'altezza di dare un'immagine positiva della città di Crema a tutti quei visitatori che dovessero arrivare in treno, rischiava di diventare una scelta se non definitiva almeno non modificabile per un lasso di tempo ancora indefinito. Ma un evento esterno e, a quanto pare, improvviso ed inatteso permise di cambiare il volto della stazione in un periodo brevissimo.

Nella notte del 7 febbraio 1882, intorno alle quattro del mattino, un incendio devastante ridusse l'intera stazione praticamente in cenere nel giro di poco più di un'ora. Non ci furono prove per stabilire senza ombra di dubbio che la causa di questo incendio fosse dolosa<sup>155</sup>, anche se più di un sospetto aleggiava tra i contemporanei, vista l'estrema dilazione dei tempi per la costruzione di un nuovo edificio in muratura, che aveva scoraggiato l'intera cittadinanza di Crema circa un possibile avvio dei lavori di rifacimento nel breve termine.

La notizia, ovviamente, ebbe grande risonanza sui giornali locali. "L'eco di Crema" così riportò la notizia: «Incendio - Martedì scorso verso le cinque del mattino una fiamma rossa e crepitante distruggeva in poco più di mezzora la nostra stazione ferroviaria. Agli accorsi per spegnere l'incendio non rimase altro partito che scaldarsi accanto alle rovine fumanti. La causa, quantunque non ancora ben nota, pare affatto accidentale. Non si lamentano perdite da parte dei privati, eccetto che di poche mercanzie di lieve valore. Quel vecchio casotto di legno non merita certo l'onore di un necrologio, mentre tra sei mesi saremo lieti di inneggiare ad un nuovo fabbricato, il quale si potrà con proprietà di parola chiamare Stazione della ferrovia<sup>156</sup>». E altrettanto laconico fu il commento apparso sul "Corriere di Crema":

154 Cfr. Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Risposta della S.F.A.I. in ordine alla nuova stazione di Crema*.

155 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., pp. 78-79.

156 "L'eco di Crema", 11 febbraio 1882.

«Un gravissimo incendio ha nella corrente settimana distrutto completamente la Stazione in legno alla ferrovia. Accorsero in luogo tutte le autorità ed i civici pompieri, ma l'opera loro fu inutile perché la materia incendiabile era tale e tanta che in poco più di un'ora tutto era finito. Accorse anche la guarnigione a prestare, ma indarno, il proprio aiuto. (...) L'incendio fu certo accidentale, perché mancava un interesse qualsiasi per difetto di valori, e fortunatamente non produsse gravi conseguenze, non avendosi a lamentare gravi perdite né in merci né in denaro. È nostro dovere lodare l'intervento delle anzidette autorità, della guarnigione e dell'arma dei RR. Carabinieri; mentre qualche altro, che pur doveva prestamente accorrere, stimò meglio di cambiare il fianco sotto le coltri. Fa tanto freddo...<sup>157</sup>».

Da queste prese di posizione della stampa locale si può facilmente intuire come fosse desiderio di tutta l'opinione pubblica e dell'amministrazione comunale chiudere nel più breve tempo possibile la lunga parentesi della provvisorietà della struttura in legno e procedere ad una rapida costruzione di una nuova stazione in muratura, più dignitosa e decorosa per la città, nonché più sicura contro futuri pericoli di nuovi incendi, seppur di natura accidentale. Fu così che, in brevissimo tempo, la Società per le Ferrovie dell'Alta Italia predispose un progetto per la costruzione della nuova stazione ferroviaria, in prossimità dell'edificio precedente andato in cenere. L'amministrazione comunale non si oppose a questa decisione, visto che le spese per il nuovo edificio sarebbero state a carico della società concessionaria.

Il progetto<sup>158</sup> prevedeva la costruzione di un fabbricato viaggiatori composto di tre corpi in muratura. Quello centrale a due piani, quelli laterali ad un solo piano. Il corpo di sinistra era destinato ad ospitare la sala d'aspetto, quello di destra il bar-tabacchi. Una pensilina proteggeva i tre ingressi sul lato esterno della stazione, un'altra pensilina si trovava verso il lato della linea per proteggere i passeggeri del primo binario. Lungo i binari poi, in linea con la stazione in direzione Crema, si trovavano la colonna idraulica, per rifornire di acqua le

157 "Il Corriere di Crema", 11 febbraio 1882.

158 Cfr. Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Progetto per la nuova stazione ferroviaria di Crema*.

locomotive a vapore e l'abitazione del casellante che governava il passaggio a livello lungo il viale di Santa Maria, nell'intersezione tra la ferrovia e la strada provinciale per Bergamo. Sempre lungo i binari, in direzione Treviglio, venne ricostruito anche un edificio ad uso magazzino e deposito merci, nell'area da destinarsi a carico e scarico. Successivamente in quest'area, anche a seguito di una precisa proposta dell'amministrazione comunale di Crema, venne inoltre eretto un piccolo edificio per ospitare le latrine e i servizi igienici. La stazione venne quindi dotata di un piazzale binari composto da due binari passanti e uno di servizio<sup>159</sup>.

Un mese dopo l'incendio, nel marzo 1882, questo progetto divenne esecutivo e l'impresario Pellini, vincitore dell'appalto per la costruzione dei nuovi fabbricati, diede avvio ai lavori per la nuova stazione<sup>160</sup>. Il 22 aprile 1882 così la notizia veniva riportata sulla "Gazzetta di Crema": «I lavori di questa costruzione procedono alacramente. Fra pochi mesi il nuovo e relativamente grandioso edificio verrà aperto al pubblico servizio<sup>161</sup>». Fu così che, dopo pochi mesi di lavoro, la tanto sospirata nuova stazione in muratura fu inaugurata e aperta al pubblico.

## I bombardamenti

Nel corso degli anni gli edifici della stazione furono oggetto di numerose opere di manutenzione e di restauro, soprattutto dopo i bombardamenti durante la seconda guerra mondiale, che danneggiarono seriamente l'area della stazione e delle industrie adiacenti, distruggendo completamente il ponte ferroviario sul fiume Serio. Anche il piazzale antistante e l'area per il carico e lo scarico delle merci subirono molte modifiche nel tempo; ma nel complesso, anche allo stato attuale, gli edifici presenti nella stazione conservano sostanzialmente le caratteristiche e la disposizione del progetto originale. Così, anche al giorno d'oggi, rimangono inalterate le sue criticità dal punto di vista urbanistico: come nel XIX secolo la stazione si trova

159 Cfr. Archivio della Rete Ferroviaria Italiana Spa, Compartimento di Milano, *Fascicolo linea 30*.

160 Cfr. AAVV, *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, cit., p. 80.

161 "Gazzetta di Crema", 22 aprile 1882.

a pochi metri dall'importante asse viario di viale Santa Maria della Croce, principale accesso verso i quartieri settentrionali della città e unico collegamento viario della città di Crema con Bergamo. Infatti l'area della stazione è stata negli anni oggetto di numerosi progetti di riordino urbanistico, da parte di varie amministrazioni comunali, volti al recupero della cosiddetta zona "nord-est" della città e al superamento del passaggio a livello lungo l'intersezione della ferrovia con il viale Santa Maria attraverso un sottopassaggio o un sovrappasso per i veicoli<sup>162</sup>. Progetti che però, ad oggi, sono ancora rimasti solo "sulla carta", tanto che la stazione ha mantenuto la struttura originaria del 1882.

162 Cfr. *Treno diretto Crema-Milano. In viaggio verso la modernità*, a cura di P. LODA, Milano, Gruppo Cons. Partito Democratico Lombardia, 2011, pp. 9-12.



## Conclusioni

Poche cose come il treno hanno contribuito a definire la realtà e l'immaginario degli italiani. E questo è maggiormente vero se rapportato ai profondi cambiamenti di carattere economico, sociale, culturale e di costume che l'arrivo delle rotaie ha portato soprattutto nella profonda provincia italiana.

Con l'affermarsi della ferrovia come mezzo di trasporto di massa, sia per le persone che per le merci, e con la ramificazione crescente della rete nazionale delle strade ferrate l'Italia ha potuto progressivamente diminuire le distanze tra le sue regioni.

Così anche per il territorio cremasco e cremonese l'apertura della tratta ferroviaria tra Cremona e Treviglio ha trasformato radicalmente le dinamiche socio-economiche non solo interne ma anche in relazione alle altre regioni del nostro Paese. La dinamicità, caratteristica tipica dei cittadini cremaschi, ha potuto trovare nella velocità del nuovo mezzo di comunicazione un potente alleato. È dall'arrivo del treno che ha potuto generarsi, prima a livello embrionale, poi in maniera sempre più diffusa, quel tessuto manifatturiero ed industriale che ha costituito il tratto tipico del Cremasco, e di Crema in particolare, fino alla gran parte degli anni Novanta del Novecento. Inoltre anche i prodotti agricoli della parte "bassa" della provincia di Cremona, il granaio della Lombardia come l'aveva definita Jacini, hanno potuto trovare mercati nuovi e più facilmente raggiungibili.

Anche la facoltà data alle persone di muoversi e mettersi in contatto in modo rapido e diretto con i principali centri urbani non solo della Regione ma dell'Italia tutta ha contribuito ad un profondo mutamento del clima sociale e culturale del Cremasco e del Cremonese, spezzando definitivamente il senso di isolamento di questi territori rispetto al resto del Paese. Basti solo pensare a quello che ha significato la netta riduzione dei tempi di attesa per la corrispondenza postale o la possibilità data ai cittadini di andare e tornare da Milano in modo pratico, sicuro e veloce nel corso della stessa giornata per dare il senso della profonda rivoluzione che l'arrivo di una ferrovia ha comportato per la realtà locale di una piccola provincia italiana.

Con il senno di poi, a centocinquanta anni dall'inaugurazione della linea ferroviaria Treviglio-Cremona, si può quindi sicuramente affermare che hanno sempre ragione quegli intellettuali, studiosi, ricercatori e uomini politici che, a fronte di un'accanita resistenza a livello locale e anche nazionale, hanno combattuto affinché si affermasse il principio che dalla ferrovia il territorio avrebbe ottenuto in gran parte vantaggi e non sciagure. È grazie all'opera di tali persone che il treno del progresso non si è fermato ma, facendo tappa anche nella provincia di Cremona, ha potuto assicurare un beneficio duraturo sotto molti punti di vista ad un'intera comunità.

## **INDICE**

### **CAPITOLO 1**

*Le premesse durante  
l'amministrazione austriaca* *pag. 7*

### **CAPITOLO 2**

*Le alterne vicende a seguito  
della liberazione della Lombardia* *pag. 31*

### **CAPITOLO 3**

*Dalla progettazione alla inaugurazione* *pag.51*

### **CAPITOLO 4**

*La stazione ferroviaria di Crema* *pag.75*



## Fonti archivistiche

Archivio comunale della città di Crema, Atti Amministrativi, Anno 1856, *Deliberazione della Congregazione Municipale di Crema del 20 giugno 1856.*

Archivio comunale della città di Crema, Atti Amministrativi, Anno 1856, *Circolare emanata dalla Congregazione Municipale di Crema al fine di riunire i comuni del Distretto nell'offerta gratuita di terreni alla Società delle strade ferrate del Lombardo-Veneto e dell'Italia centrale del 19 giugno 1856.*

Archivio della Rete Ferroviaria Italiana Spa, Compartimento di Milano, *Fascicolo linea 30.*

Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Progetto del 02/09/188.*

Archivio di Stato di Cremona, fondo Amm. Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Progetto per la nuova stazione ferroviaria di Crema.*

Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Richiesta di arretramento della stazione ferroviaria.*

Archivio di Stato di Cremona, fondo Amministrazione Provinciale, cart. VII-35, fasc. 3 - par. 7/96, *Risposta della S.F.A.I. in ordine alla nuova stazione di Crema.*

## Fonti a stampa

CARLO CATTANEO, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro tra Milano e Venezia*, in "Annali Universali di Statistica" XLVIII, Milano, 1836.

CARLO DONATI DE' CONTI, *Il tronco di strada ferrata da Crema a Treviglio. Memoria per i comuni del territorio cremasco*, Milano, Tipografia Ronchetti, 1856.

CARLO DONATI DE' CONTI, *La strada ferrata da Treviglio a Crema. Appendice alla memoria sullo stesso argomento*, Milano, Tipografia Ronchetti, 1856.

STEFANO JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate, studi economici*, Milano, Civelli, 1856.

FRANCESCO SFORZA BENVENUTI, *Dizionario biografico cremasco*, Crema, Tipografia editrice C. Cazzamalli, 1888.

FRANCESCO SFORZA BENVENUTI, *Storia di Crema (vol. II)*, Bologna, Forni editori, 1859.

CARLO CATTANEO, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro tra Milano e Venezia*, in "Annali Universali di Statistica" XLVIII, Milano, 1836.

C. Cavour, *Le strade ferrate in Italia*, a cura di A. SALVESTRINI, Firenze, La Nuova Italia, 1976.

*Camillo Cavour, scritti di economia: 1835-1850*, a cura di FRANCESCO SIRUGO, Milano, G. Feltrinelli, 1962.

CARLO DONATI DE' CONTI, *Il tronco di strada ferrata da Crema a Treviglio. Memoria per i comuni del territorio cremasco*, Milano, Tipografia Ronchetti, 1856.

CARLO DONATI DE' CONTI, *La strada ferrata da Treviglio a Crema. Appendice alla memoria sullo stesso argomento*, Milano, Tipografia Ronchetti, 1856.

*Ferdinandea: scritti sulla ferrovia da Venezia a Milano, 1836-1841*, (scritti di) CARLO CATTANEO, GIOVANNI MILANI, introduzione a cura di PIETRO REDONDI, Firenze, Giunti, 2001.

STEFANO JACINI, *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate, studi economici*, Milano, Civelli, 1856.

*Stefano Jacini. La proprietà fondiaria e le popolazioni agricole in Lombardia*, studi economici a cura di FRANCO DELLA PERUTA, Milano, La storia, 1996.

*Stefano Jacini. Una riforma radicale dello Stato in un sistema di autonomie regionali: antologia degli scritti di economia politica e storia*, prefazione di BARTOLO GARIGLIO, Torino, Istituto Cattaneo Europa federale, 2004.

FRANCESCO SFORZA BENVENUTI, *Dizionario biografico cremasco*, Crema, Tipografia editrice C. Cazzamalli, 1888.

FRANCESCO SFORZA BENVENUTI, *Storia di Crema (vol. II)*, Bologna, Forni editori, 1859.

## Bibliografia

AAVV., *La ferrovia e le attività economiche a Crema nel tempo*, Crema, Edizioni Tipolito Uggè, 1996.

FRANCO ARESE, *Cavour e le strade ferrate*, Milano, Edizioni Amici del Museo del Risorgimento, 1953.

ROSSANA ARCHENTI, *La questione ferroviaria a Bergamo nel corso dell'Ottocento: dalla Ferdinandea alla creazione delle linee secondarie*, Milano, Università degli Studi di Milano, 1978. Tesi di laurea.

ADOLFO BERNARDELLO, *La prima ferrovia tra Venezia e Milano: storia della imperial-regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta, 1835-1852*, Venezia, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1996.

ADOLFO BERNARDELLO, *Un'impresa ferroviaria nel Lombardo-Veneto: la Società Ferdinandea da Milano a Venezia* (in "Rivista storica italiana", num. I 1973), 1973.

MARIA LUISA BETRI, *La giovinezza di Stefano Jacini: la formazione, i viaggi, la proprietà fondiaria, 1826-1857*, Milano, F. Angeli, 1998.

LUIGI BOLDORI, GIUSEPPE GHISOLFI, ALVARO FERLENGHI, *La stazione di Cremona (1863-2011)*, Cremona, Associazione Dopolavoro ferroviario di Cremona, 2011.

ITALO BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia (vol. I, Le vicende)*, Milano, Cavallotti, 1977.

BRUNO CAIZZI, *Dalla posta del Re alla posta di tutti: territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all'unità*, Milano, F. Angeli, 1993.

ELVIRA CANTARELLA, *Lo sviluppo delle ferrovie dalle origini alla statizzazione, in Storia della società italiana, vol. XVII, Le strutture e le classi dell'Italia unita*, Milano, ed. Teti, 1987.

*Carlo Cattaneo, i temi e le sfide*, a cura di ARTURO COLOMBO, FRANCO DELLA PERUTA, CARLO G. LACAITA, Milano, Giampiero Casagrande, 2004 (Atti del Convegno tenuto a Milano, 6-7 novembre 2001, Palazzo Greppi e a Lugano, 8 novembre 2001, Municipio).

CLAUDIO CERIOI, MARIO ALBERTINI, *Trasporti nella Provincia di Cremona, 100 anni di storia*, Cremona, Editrice Turrìs, 1987.

*Cremona e la sua Provincia nell'Italia unita, vol. I, La storia economica*, Milano, Edizioni Giuffrè, 1984.

*Cremona e la sua Provincia nell'Italia unita, vol. II, Le fonti per la storia economica e sociale*, Milano, Edizioni Giuffrè, 1984.

ANDREA CURAMI, *Paolo Ferrari, I trasporti del Regno. Iniziativa privata e intervento statale in Italia 1861-1946*, Brescia, Fondazione Negri, 2007.

FRANCESCO DAL NEGRO, *1863. la ferrovia a Crema: storia della progettazione, costruzione e primi anni di esercizio della strada ferrata Treviglio-Cremona*, Crema, Arti Grafiche Cremasche, 1978.

GIANLUCA DELLA NOCE, *Strade ferrate: breve opera che parla di treni e della ferrovia nella nostra provincia*, Cremona, Cremona Produce, 2003.

ANNA GUZZI, *Le ferrovie cremonesi nel primo decennio dopo l'unità (1860-1870)*, Parma, Università degli Studi di Parma, 1975. Tesi di Laurea.

STEFANO MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2007.

STEFANO MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti: secoli XIX-XX: una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, Il Mulino, 2003.

MARCO MERIGGI, *Il Regno Lombardo-Veneto*, Torino, Utet, 1987.

FRANCESCO OGLIARI, FRANCO SAPI, *Stiffelius e berretto rosso*, Milano, 1964.

MARIO PEROLINI, *Compendio cronologico della storia di Crema*, Crema, 1978.

ANNAMARIA PIANTELLI, *Crema: storia in breve*, Centro Ricerca Alfredo Galmozzi, 2005.

MARCO STOPPATO, LEANDRO ZOPPÈ, GIUSEPPE ADAMUCCIO, *La Lombardia in Treno*, Milano, Ferrovie Nord, 1991.

*Treno diretto Crema-Milano. In viaggio verso la modernità*, a cura di P. LODA, Milano, Gruppo Cons. Pd Lombardia, 2011.

SERGIO ZANINELLI, *Le ferrovie in Lombardia tra Ottocento e Novecento*, Milano, Edizioni Il Profilo, 1995.

## **Periodici**

“Corriere cremonese” (anni 1861-1863).

“Corriere di Crema (anni 1881-1882)

“L’eco di Crema” (anni 1859-1863 e 1880-1882).

“Gazzetta della provincia di Lodi e Crema” (1851-1856).

“Gazzetta di Crema (anno 1863).

“Gazzetta di Cremona” (anni 1861-1863).

“Il politecnico. Repertorio mensile di studi applicati alla prosperità e coltura sociale” (anni 1840-1844 e 1859-1861).

“L’amico del popolo” (anni 1861-1862).

“La trevigliese” (anni 1862-1863).

“Mondo ferroviario - viaggi” (anno 2004).

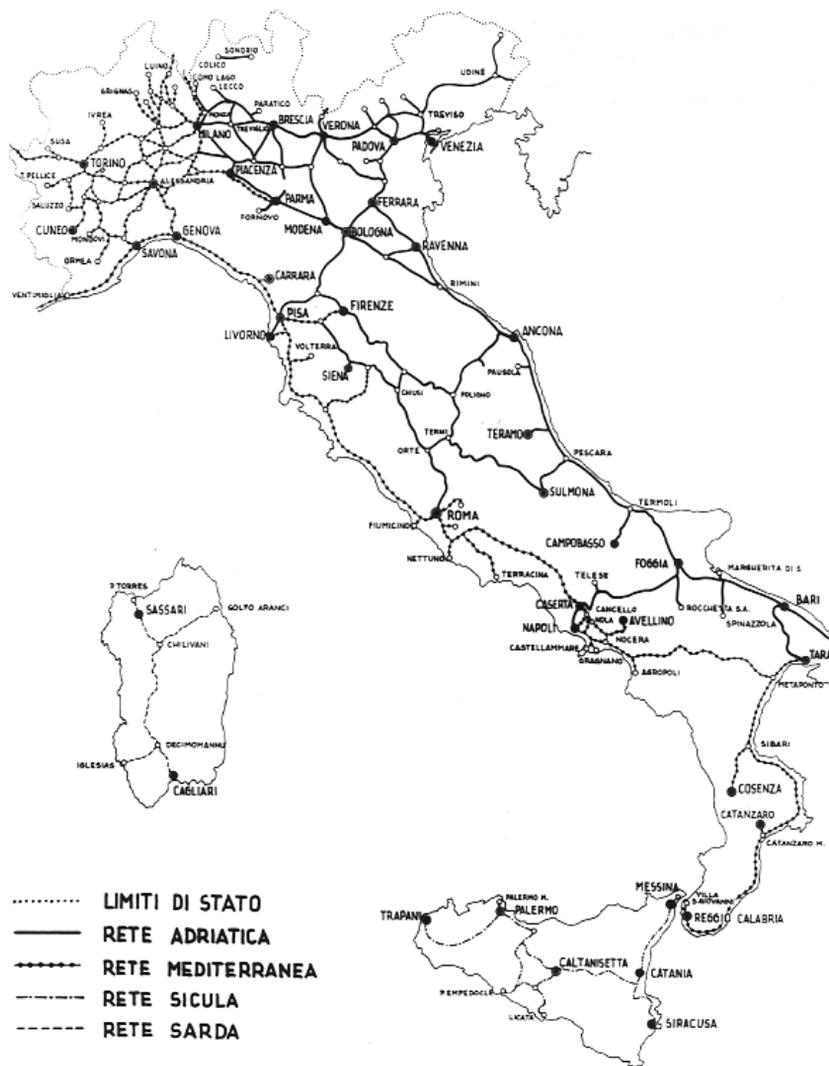
“Wenderer” (anno 1850).







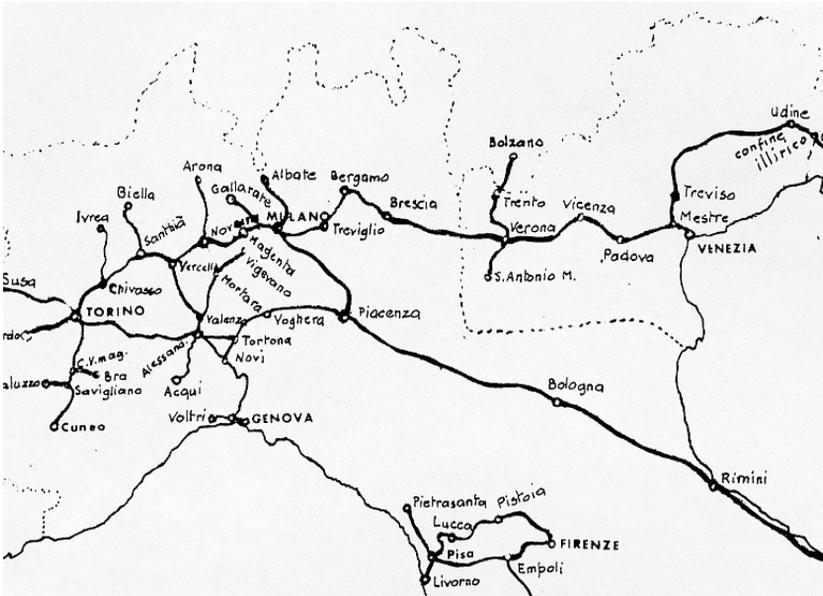
Rete ferroviaria italiana nel 1860 (2371 Km)



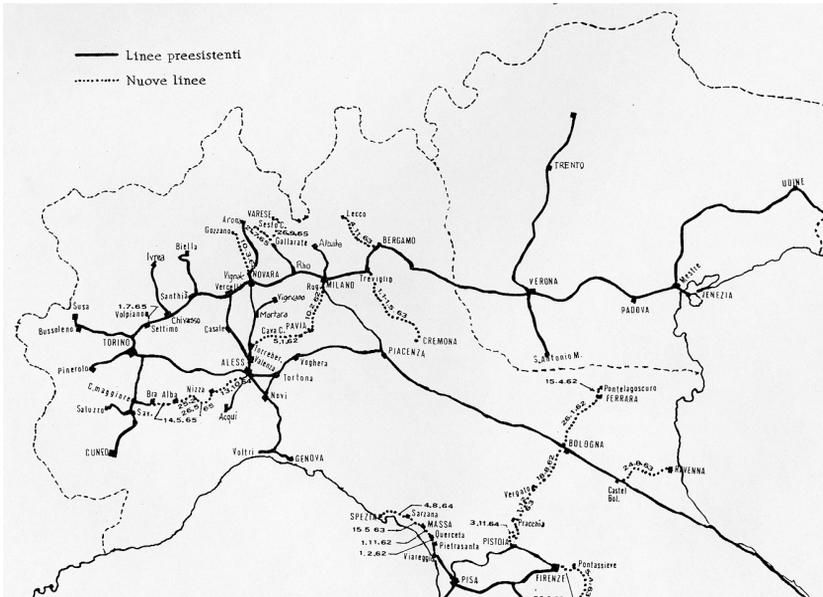
Rete ferroviaria italiana nel 1885



Rete ferroviaria italiana al 31/12/1905



Linee aperte all'esercizio sino a tutto il 1861



Apertura linee all'esercizio durante gli anni del 1862 a tutto il 1865



1898 Stazione di Crema vista dal passaggio a livello del viale di S. Maria, sul secondo binario è in sosta un treno in partenza per Treviglio



La stazione di Crema (anni '30). Di fianco allo scalo merci sono visibili carri in sosta



Stazione di Crema (anni '70). Attualmente l'aiuola centrale è di dimensioni ridotte per permettere la circolazione degli autobus



Locomotiva 685-567 al traino di un treno passeggeri in partenza da Casaletto Vaprio in direzione Crema; (anni '60)



Locomotive 685-068 e 743-301 in mostra nello scalo merci della stazione di Crema in occasione dell'esposizione "addio al vapore" del 24-25/09/1977



Locomotiva a vapore in mostra nello scalo merci della stazione di Crema in occasione dell'esposizione "Addio al vapore" del 24-25/09/1977



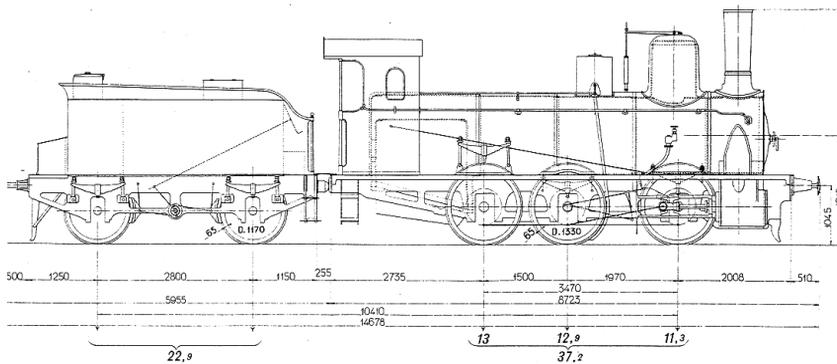
Interno di una carrozza "cento porte", al tempo di terza classe. Costruite nei primi anni del secolo scorso vennero rimodernate negli anni '20



Treno merci proveniente da Cremona diretto a Crema al traino della 741.137



Ponte ferroviario nella sua struttura originaria di cinque archi in muratura



Locomotive a 3 sale accoppiate (0-3-0) a vapore saturo. Gruppo 330 della Rete Adriatica in seguito Gruppo 260 di Fs

# Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale

Il giorno 1.° Gennajo 1863

LA LINEA

# TREVIGLIO-SORESINA

verrà aperta al pubblico Servizio col seguente

# ORARIO

Da TREVIGLIO a SORESINA

Corrispondenze		STAZIONI	
ORA.	ARR.	41	49
		7.55	7.55
*	TREVIGLIO . . . part.	8.11	8.11
7	Caravaggio . . . »	8.32	8.32
16	Caselleo-Vaprio »	8.46	8.56
33	CREMA . . . . . arr.	8.56	8.46
33	Castellone . . . . . part.	9.16	9. 8
40	SORESINA . . . . . arr.	9.35	9.25

### Avvertenze.

I Viaggiatori della Linea Treviglio-Soresina diretti a Stazioni della Linea Milano-Desenzano e viceversa cambiano di Convoglio nella Stazione di Treviglio.

Le Stazioni della Linea Treviglio-Soresina vedono biglietti per tutte le Stazioni di Milano a Bergamo e per le Stazioni di Brescia e Desenzano.

Col giorno 1.° Gennajo cessa il Servizio di corrispondenza dell'Impresa Tagliabue fra Lodi-Crema. Resta intatto il Servizio di Corrispondenza dell'Impresa Franchetti-Orlandelli fra Codogno-Cremona.

Da SORESINA a TREVIGLIO

Corrispondenze		STAZIONI	
ORA.	ARR.	49	41
*	SORESINA . . . part.	5.30	5.29
7	Castellone . . . . . »	5.30	5.30
17	CREMA . . . . . arr.	6.10	6. 9
24	Caselleo Vaprio »	6.35	6.25
33	Caravaggio . . . . . »	6.57	6.47
40	TREVIGLIO . . . . . arr.	7.10	7. —
		7.20	7.10
		7.30	7.20
		7.40	7.30
		7.50	7.40
		8.00	7.50
		8.10	8.00
		8.20	8.10
		8.30	8.20
		8.40	8.30
		8.50	8.40
		9.00	8.50
		9.10	9.00
		9.20	9.10
		9.30	9.20
		9.40	9.30
		9.50	9.40
		10.00	9.50
		10.10	10.00
		10.20	10.10
		10.30	10.20
		10.40	10.30
		10.50	10.40
		11.00	10.50
		11.10	11.00
		11.20	11.10
		11.30	11.20
		11.40	11.30
		11.50	11.40
		12.00	11.50
		12.10	12.00
		12.20	12.10
		12.30	12.20
		12.40	12.30
		12.50	12.40
		1.00	12.50
		1.10	1.00
		1.20	1.10
		1.30	1.20
		1.40	1.30
		1.50	1.40
		2.00	1.50
		2.10	2.00
		2.20	2.10
		2.30	2.20
		2.40	2.30
		2.50	2.40
		3.00	2.50
		3.10	3.00
		3.20	3.10
		3.30	3.20
		3.40	3.30
		3.50	3.40
		4.00	3.50
		4.10	4.00
		4.20	4.10
		4.30	4.20
		4.40	4.30
		4.50	4.40
		5.00	4.50
		5.10	5.00
		5.20	5.10
		5.30	5.20
		5.40	5.30
		5.50	5.40
		6.00	5.50
		6.10	6.00
		6.20	6.10
		6.30	6.20
		6.40	6.30
		6.50	6.40
		7.00	6.50
		7.10	7.00
		7.20	7.10
		7.30	7.20
		7.40	7.30
		7.50	7.40
		8.00	7.50
		8.10	8.00
		8.20	8.10
		8.30	8.20
		8.40	8.30
		8.50	8.40
		9.00	8.50
		9.10	9.00
		9.20	9.10
		9.30	9.20
		9.40	9.30
		9.50	9.40
		10.00	9.50
		10.10	10.00
		10.20	10.10
		10.30	10.20
		10.40	10.30
		10.50	10.40
		11.00	10.50
		11.10	11.00
		11.20	11.10
		11.30	11.20
		11.40	11.30
		11.50	11.40
		12.00	11.50
		12.10	12.00
		12.20	12.10
		12.30	12.20
		12.40	12.30
		12.50	12.40
		1.00	12.50
		1.10	1.00
		1.20	1.10
		1.30	1.20
		1.40	1.30
		1.50	1.40
		2.00	1.50
		2.10	2.00
		2.20	2.10
		2.30	2.20
		2.40	2.30
		2.50	2.40
		3.00	2.50
		3.10	3.00
		3.20	3.10
		3.30	3.20
		3.40	3.30
		3.50	3.40
		4.00	3.50
		4.10	4.00
		4.20	4.10
		4.30	4.20
		4.40	4.30
		4.50	4.40
		5.00	4.50
		5.10	5.00
		5.20	5.10
		5.30	5.20
		5.40	5.30
		5.50	5.40
		6.00	5.50
		6.10	6.00
		6.20	6.10
		6.30	6.20
		6.40	6.30
		6.50	6.40
		7.00	6.50
		7.10	7.00
		7.20	7.10
		7.30	7.20
		7.40	7.30
		7.50	7.40
		8.00	7.50
		8.10	8.00
		8.20	8.10
		8.30	8.20
		8.40	8.30
		8.50	8.40
		9.00	8.50
		9.10	9.00
		9.20	9.10
		9.30	9.20
		9.40	9.30
		9.50	9.40
		10.00	9.50
		10.10	10.00
		10.20	10.10
		10.30	10.20
		10.40	10.30
		10.50	10.40
		11.00	10.50
		11.10	11.00
		11.20	11.10
		11.30	11.20
		11.40	11.30
		11.50	11.40
		12.00	11.50
		12.10	12.00
		12.20	12.10
		12.30	12.20
		12.40	12.30
		12.50	12.40
		1.00	12.50
		1.10	1.00
		1.20	1.10
		1.30	1.20
		1.40	1.30
		1.50	1.40
		2.00	1.50
		2.10	2.00
		2.20	2.10
		2.30	2.20
		2.40	2.30
		2.50	2.40
		3.00	2.50
		3.10	3.00
		3.20	3.10
		3.30	3.20
		3.40	3.30
		3.50	3.40
		4.00	3.50
		4.10	4.00
		4.20	4.10
		4.30	4.20
		4.40	4.30
		4.50	4.40
		5.00	4.50
		5.10	5.00
		5.20	5.10
		5.30	5.20
		5.40	5.30
		5.50	5.40
		6.00	5.50
		6.10	6.00
		6.20	6.10
		6.30	6.20
		6.40	6.30
		6.50	6.40
		7.00	6.50
		7.10	7.00
		7.20	7.10
		7.30	7.20
		7.40	7.30
		7.50	7.40
		8.00	7.50
		8.10	8.00
		8.20	8.10
		8.30	8.20
		8.40	8.30
		8.50	8.40
		9.00	8.50
		9.10	9.00
		9.20	9.10
		9.30	9.20
		9.40	9.30
		9.50	9.40
		10.00	9.50
		10.10	10.00
		10.20	10.10
		10.30	10.20
		10.40	10.30
		10.50	10.40
		11.00	10.50
		11.10	11.00
		11.20	11.10
		11.30	11.20
		11.40	11.30
		11.50	11.40
		12.00	11.50
		12.10	12.00
		12.20	12.10
		12.30	12.20
		12.40	12.30
		12.50	12.40
		1.00	12.50
		1.10	1.00
		1.20	1.10
		1.30	1.20
		1.40	1.30
		1.50	1.40
		2.00	1.50
		2.10	2.00
		2.20	2.10
		2.30	2.20
		2.40	2.30
		2.50	2.40
		3.00	2.50
		3.10	3.00
		3.20	3.10
		3.30	3.20
		3.40	3.30
		3.50	3.40
		4.00	3.50
		4.10	4.00
		4.20	4.10
		4.30	4.20
		4.40	4.30
		4.50	4.40
		5.00	4.50
		5.10	5.00
		5.20	5.10
		5.30	5.20
		5.40	5.30
		5.50	5.40
		6.00	5.50
		6.10	6.00
		6.20	6.10
		6.30	6.20
		6.40	6.30
		6.50	6.40
		7.00	6.50
		7.10	7.00
		7.20	7.10
		7.30	7.20

Stampato in Italia  
Finito di stampare nel mese di maggio 2013  
da G&G Srl, Industrie Grafiche Sorelle Rossi, Offanengo