



## Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

## Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

- + *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.
- + *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.
- + *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.
- + *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertarti di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

## Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da <http://books.google.com>



**GLI INTERESSI**

**VENESI E LOMBARDI**

LA QUESTIONE

**DELLE STRADE FERRATE**

**STUDJ ECONOMICI**

**DI STEFANO JACINI**



MILANO E VERONA

**Stabilimento CIVELLI GIUSEPPE e C.**

1856



24

MUSEO ALA-PONZONE  
IN CREMONA

Collezione Robolotti

N.° 1471

Repert.° Gen.° N.° .....

**GLI INTERESSI  
CREMONESI E LOMBARDI**

**NELLA QUESTIONE  
DELLE STRADE FERRATE**

**STUDI ECONOMICI  
DI STEFANO JACINI**



**MILANO E VERONA  
Stabilimento CIVELLI GIUSEPPE e C.  
1936**

464  
D.D. 1. 11. 21



## I.

La costruzione di estese reti di strade ferrate presso quasi tutti i popoli più inciviliti ebbe per conseguenza il perfezionamento di ciò che si riferisce alla parte tecnica di così stupenda scoperta, ed in pari tempo offrì agli statisti ed agli economisti il mezzo di dedurre dall'esperienza solide teorie intorno a tale argomento e di concretare certi principj ed assiomi coi quali si pervenne a dare lo sfratto per sempre ad ogni specie di idee vaghe e confuse, di incertezze e di pregiudizj che avevano potuto sorgere al primo annunzio della più importante fra le conquiste della civiltà moderna. Cosicchè ora la Lombardia dalla sua deplorabile tardanza a seguire l'esempio de' suoi vicini ritrae almeno il vantaggio di non aver bisogno di ricominciare a proprio costo tutte le prove degli altri paesi e di poter far tesoro dell'esperienza altrui.

Oltralpe, l'influenza delle strade ferrate fu grandissima per ciò che riguarda i capitali stabili; ma sui capitali circolanti dell'industria e del commercio, essa produsse una vera, una profonda rivoluzione. In breve volger di tempo numerosissime linee destinate a riunire non solo i centri principali ma anche i punti secondarj, quando appena questi potevano vantare qualche importanza industriale, furono vedute condursi a compimento con una fretta che sarebbe stato impossibile prevedere. E ciò avvenne perchè 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. Così molti luoghi in cui l' esecuzione di un progetto di strada ferrata era stato riguardata qualche tempo prima come appena desiderabile, in pochi anni vennero trascinati dalla forza delle cose a riconoscerci una questione di vita o di morte.

Ed infatti la concorrenza che fossero in grado di crearsi vicendevolmente due territorj industriosi posti in condizioni identiche, dovrebbe cessare dal momento che ad uno solo di questi toccasse la fortuna di essere congiunto, per mezzo di una strada ferrata, coi centri principali del commercio generale. I trasporti comodi, rapidi, poco costosi, non solo moltiplicano la potenza di produzione delle varie industrie, ma, rendendo comuni ai distretti più remoti i vantaggi di cui prima avevano il monopolio soltanto le città principali, infondono ai capitali sparsi del commercio un indicibile forza di espansione.

Applichiamo di sfuggita questa idea al probabile avvenire che si prepara a quel ramo d' industria e di traffico che assorbe da sè solo la maggior parte del movimento economico di Lombardia. L' attenzione di tutto il paese deve rivolgersi principalmente ad esso, e perciò noi possiamo prenderlo di mira senza tema di commettere parzialità. Per modo d' esempio, si supponga una *filanda* situata in qualche distretto rurale, atta a produrre cinque mila libbre di seta ogni anno e che venga condotta da un intraprenditore domiciliato nel luogo. Al normale, al proficuo andamento della speculazione si richiede oggidì un capitale di cento mila lire almeno, e questo viene girato una sol volta in tutto l' anno. Ora, con un capitale della stessa entità, una casa di commercio residente in un grande centro di traffico, si trova in grado di assumere l' esercizio di una *filanda* molto più importante e di trasformare inoltre l' indicato capitale forse dieci volte nella stessa annata tenendolo di continuo in circolazione in mezzo al vortice degli affari che vengono a far capo nel centro commerciale in cui quella ditta risiede. È facile scorgere quale tremenda concorrenza il secondo possa fare al primo. Questi deve

limitarsi a cavare tutto il guadagno dell'annata della vendita della sua merce una volta tanto, mentre l'altro si trova in grado di offrire il prodotto del suo opificio ad un prezzo che appena gli conceda un minimo lucro, perchè sa di poter fare assegnamento, nel corso di quella stessa annata, su molte riproduzioni del suo capitale le quali ogni volta gli lascieranno fra le mani altri guadagni.

Quando adunque le principali città e borgate della Lombardia saranno congiunte da strade ferrate in modo da diventare quasi i sobborghi di una primaria città commerciale, i capitali circolanti dovranno necessariamente da tutti quei luoghi che si trovassero fuori di strada dove pure fino a quel giorno avevano avuto campo di formarsi, di conservarvi la loro sede e di prosperare, inalzando così ad un certo grado di importanza e di indipendenza quei luoghi, e ciò a grande beneficio dei finitimi territorj.

Ma lo scopo di queste osservazioni m'impongono di non troppo diffondermi, e perciò sembrandomi, per ora, sufficiente questo cenno ad esprimere il mio concetto, aggiungerò qualche parola intorno all'influenza che le strade ferrate sogliono esercitare sull'industria rurale e sul valore dei capitali fissi ossia dei beni stabili.

In quanto alla prima, è evidente l'impulso che per necessità essa riceve dal contatto continuo coi centri principali dei lumi, della ricchezza e della consumazione delle derrate agrarie. In quanto ai capitali fissi, basti indicare quanto desiderabile per chi cerca impiego di danari in beni stabili, debba essere l'acquisto di un podere situato in vicinanza della stazione di una strada ferrata, per mezzo della quale l'acquirente si trova in grado di vegliare o di amministrare anche da lungi la sua proprietà. I beni stabili posti in vicinanza di una stazione di strada ferrata acquistano sempre un valore di affezione.

Da tutto ciò emerge chiaramente come ridondi ad immenso vantaggio di un paese, sia esso uno Stato ed una Provincia od un Distretto, l'essere percorso da strade ferrate per il maggior tratto possibile, e l'aver entro i proprij confini molte stazioni, semprecchè queste, s'intende



bene, abbiano sufficiente ragione di esistere. Ciò equivale a dire che si ripartisca sul maggiore spazio possibile la rigogliosa vita che trae sempre con sè questa splendida scoperta dell'ingegno umano, che sul passaggio della locomotiva si accresca smisuratamente l'entità e la circolazione della pubblica e della privata ricchezza.

E fino da principio di questi miei ragionamenti non posso trattenermi di volgere uno sguardo alla Carta della valle del Po dove scorgo la Provincia di Cremona colla sua conformazione geografica così prolungata nella direzione da nord-ovest a sud-est, così stretta fra il corso dell'Oglio e quelli dell'Adda e del Po, la quale sembra predisposta ad arte per godere del privilegio, invidiabile ed unico fra le diciassette provincie Lombardo-Venete, di poter essere facilmente percorsa in tutta la sua lunghezza da una ferrovia destinata a congiungere, senza deviazioni sensibili, tutti i suoi centri principali; e così, a spargere e moltiplicare il benessere di questi, a raccogliere ed unificare mirabilmente gli interessi del capoluogo e del contado, ed a guidarli, così raccolti ed unificati, da una parte verso il cuore della Lombardia nella direzione degli sfoghi dell'attuale commercio cremonese, Milano, Bergamo, Lecco, la Brianza; dall'altra per Mantova al Veneto, al Tirolo, per Borgoforte alla bassa Italia.

## II.

Onde pronunciare un fondato giudizio intorno alla convenienza della costruzione di una strada ferrata, si richiedono necessariamente molte nozioni esatte e ben definite. Tali nozioni si possono ridurre a tre categorie.

La prima comprende tutte quelle idee generali che sono ormai famigliari ad ogni uomo colto intorno agli interessi complessivi dello Stato, intorno alle probabilità di un prossimo avvenire. Esse, a dire il vero, si prestano facilmente ad essere scomposte nelle opinioni più disparate ed offrono alla immaginazione illimitato campo per divagare; per al-

tro non possono essere trascurate, e ne è una prova il bisogno sentito anche nei paesi più liberi, che i Governi ed i Parlamenti si riservino il diritto di sanzionare tutti i progetti di strade ferrate, onde vegliare, e porre in salvo ciò che quelle idee generali contengono di vero e di reale. — Non occorre dimostrare come una speculazione che si fondasse esclusivamente su quelle idee mancherebbe di solida base e correrebbe grave pericolo di naufragare. Ne offrono continui esempj gli Stati Uniti d' America dove numerose imprese fondate sulla probabilità dell' avvenire e non sui bisogni presenti, malgrado il rapido e gigantesco sviluppo nazionale, andarono fallite. E al di là del Ticino noi troviamo la ferrovia Mortara-Vigevano, costruita specialmente in vista dell' eventualità della congiunzione di quest'ultima città con Milano, condannata, contro ogni previsione, a rimanere isolata ed a rinunciare alla speranza dei pingui dividendi, dopochè fu stabilito dai Governi interessati di congiungere invece Milano con Torino per Novara, e Milano con Genova per Pavia.

La seconda categoria è rinchiusa unicamente nel dominio della scienza dell' ingegnere a cui spetta di determinare il preventivo delle spese di costo dell' impresa. Ma l'ingegnere, qualora, intendiamoci bene, non esca dalla specialità della sua professione quale s' intende fra noi comunemente, può offrire dati indispensabili bensì, ma non sufficienti a concludere per sé soli sulla convenienza dell' impresa. Egli tenderà a porre in evidenza la linea più breve fra i due punti estremi, quella in cui terreni si acquistano a più basso prezzo, ed in cui minori s' incontrano le difficoltà da superarsi; in poche parole, egli indicherà fra varie linee possibili quella che, raggiungendo i tre indicati requisiti, costa meno delle altre. Ma tale linea, il più delle volte, risulta invece come la meno preferibile, sia in vista del bene pubblico che del tornaconto degli intraprenditori, imperciocchè a fronte della spesa deve figurare l' introito. — A pari difficoltà e costo di terreno, si dovrebbe scegliere la linea retta fra i due punti estremi. Eppure, se volgiamo uno sguardo alla carta geografica delle strade ferrate europee, tranne il caso che questi due punti siano di una stra-

ordinaria importanza ed anche molto vicini l'uno all'altro, noi troviamo che la linea retta non fu quasi mai seguita, nemmeno fra le metropoli più cospicue ed altre città di primo ordine, come Vienna e Praga, Parigi e Lione, ecc. — Siccome le ferrovie, nelle viste dell'interesse pubblico, sono fatte per servire al maggior numero possibile di cittadini, ed in quelle del tornaconto degli intraprenditori a dare il massimo possibile introito, si crederanno opportune, in una certa misura, le diversioni. E pertanto le ferrovie tendono ad accostarsi tanto più alla linea retta quanto maggiore è l'importanza assoluta di entrambi i punti estremi e minore quella dei punti situati nei territorj intermedj; si costruiscono invece tortuose in ragione dell'importanza relativa dei punti situati nei territorj intermedj in confronto di entrambi o di uno dei punti estremi. Così pure è avvenuto che le strade per le quali la compera dei terreni importò maggiori somme si verificano spesso come le più proficue, appunto perchè l'alto valore dei terreni è sintomo di fioridezza di un paese, il che è condizione essenziale della prosperità di una impresa di questa indole.

La terza categoria delle nozioni richieste per giudicare della convenienza di una strada ferrata, consiste nei dati della statistica, e questi sono di gran lunga ciò che vi ha di più importante per formare tale giudizio. Essi si riferiscono direttamente allo scopo dell'impresa, ne sono il movente, l'anima. Perciocchè le ferrovie sono fatte per appagare i bisogni economici del consorzio umano, e la Statistica indica appunto quanti siano questi bisogni, come e dove si raggruppino, quali correnti di circolazione stiano naturalmente fra di essi già attuate. L'intraprenditore procurerà che la strada ferrata tocchi tali gruppi, che segua tali correnti, dove senza dubbio si raccoglieranno anche proporzionati introiti, e lo Stato lo appoggerà in questa tendenza. Ed infatti, se è di pubblico vantaggio che, oltre agli esistenti, nascano nuovi interessi, che si schiudano nuove correnti di circolazione e che si procuri per mezzo di strade ferrate di promuovere la formazione degli uni e delle altre, ciò si potrà tentare dopo di avere soddisfatto alle esi-

genze degli interessi esistenti, o, per lo meno, in pari tempo che si provvede nel modo più opportuno anche a questi. Il progresso sociale che procede dal noto all'ignoto, dal certo all'incerto non si lascia impunemente invertire.

Ora, i dati statistici che più importano per un'impresa di strada ferrata sono: la densità della popolazione dei territorj da attraversarsi, la ripartizione di essa in molti gruppi considerevoli, la ricchezza fondiaria, agricola e manifatturiera, finalmente il movimento commerciale dei territorj stessi sia interno che di transito.

Esaminiamo brevemente pertanto il territorio Cremonese sotto questi differenti aspetti statistici.

### III.

La provincia di Cremona si considera divisa in due parti di cui l'una, poco maggiore dell'altra, è posta a settentrione del Distretto I. nel quale si trova la città di Cremona, comprende i quattro Distretti di Pizzighettonè, di Casalbuttano-Robecco, di Soresina e di Soncino, e si chiama *Alto Cremonese*; l'altra, situata a Sud-Est del Distretto I., abbraccia i tre Distretti di Sospiro, di Piadena e di Casalmaggiore, e si chiama *Basso Cremonese*.

Sotto qualunque riguardo, non solo primeggia l'Alto in confronto del Basso Cremonese, ma quello può vantarsi di essere uno dei più doviziosi e rimarchevoli territorj del Lombardo-Veneto. Oltre a ciò è da notarsi che, mentre in quasi tutte le altre Provincie il capoluogo assorbe la maggior parte del movimento delle ricchezze del contado, il Cremonese Superiore invece ha una vita economica a sè, rigogliosissima, già sistemata intorno alle sue popolose e floride borgate e indipendente dal capoluogo, il quale, per dire il vero, in questi ultimi tempi non presenta un aspetto tale da rallegrare il cuore di un buon cittadino. (Mentre mi riesce penoso di dover chiarire una verità così amara ma pur troppo evidente, mi affretto a cogliere quest'occasione per salutare con gioja i sintomi di nuovo spirito che

cominciano ad apparire. Fra questi non è il meno notevole l'interessamento destato ora dalla questione della strada ferrata). Ad ogni modo, chi sotto alla denominazione di *interessati cremonesi* volesse comprendere oggidì i soli interessi della città di Cremona cadrebbe in una enorme assurdità, di gran lunga meno perdonabile di chi scambiasse gli interessi pavesi, bergamaschi o bresciani con quelli esclusivi della città di Pavia, di Bergamo o di Brescia, le quali almeno delle loro rispettive Provincie sono veramente l'anima e il nerbo.

I Distretti dell'Alto Cremonese sono generalmente più popolosi che non quelli del Basso. Imperciocchè il Distretto di Pizzighettone conta, per adeguato di ogni chilometro quadrato, 164 abitanti, quello Casalbuttano-Robecco, 167, quello di Soresina, 161, quello di Soncino, 124; mentre invece Piadena ne conta 122, Sospiro 111, Casalmaggiore 165. Solo il centrale Distretto I, perchè contiene la città di Cremona, emerge per tale riguardo su tutti i primi. — Oltre il capoluogo, che ha 30,978 abitanti, esistono nella Provincia 17 comuni la cui popolazione supera i 2,000 abitanti; ma di questi, nei quattro Distretti dell'Alto Cremonese se ne contano 12 in mezzo ai quali primeggiano parecchie fra le più cospicue borgate di Lombardia, come: Soresina con 8,039 abitanti, Castelleone con 6,025, Soncino con 6,276, Casalbuttano con 4,169. — Ad accrescere poi la vita ed il moto dell'umana convivenza nel Cremonese Superiore si aggiunge la circostanza che esso confina con altri territorj popolosi. Gli importanti borghi bresciani di Pontevecchio (6,058 abit.) Quinzano (4225) Orzinovi (5497) Verola Nuova (4557) giacciono sull'Oglio o presso a quel fiume, il che vale a dire sul lembo dei tre Distretti di Casalbuttano-Robecco, Soresina e Soncino; mentre a Nord-Ovest di quei territorj si trova il territorio di Crema colla sua vivace città, secondo capoluogo di una Provincia che s'intitola di *Lodi e Crema*, coi suoi 222 abitanti per chilometro quadrato. — Questa estesa zona che si stende fra il corso dell'Adda e dell'Oglio, da Cremona al basso Bergamasco, così latitudinalmente centrale in Lombardia e centralissima poi nella valle del Po, presa in complesso, è popolata in modo da superare non

solo il rapporto medio della Lombardia, ma anche quello del Belgio, il paese che offre la massima densità in Europa; ed è sparsa inoltre e circondata da una costellazione di grossi borghi in una misura che è forse conosciuta nel resto della popolosissima pianura del Po.

La ricchezza fondiaria di tutta la Provincia di Cremona non è di recente data, come lo prova l'alto valore attribuito dal Censimento del secolo scorso, sia pur esso stato esorbitante, ai beni stabili. Ma fu riserbato al secolo presente di accrescerla grandemente, il che si verificò in tutti i Distretti, ma in modo più distinto che altrove, in quelli dell'Alto Cremonese. Villaggi che erano informi agglomerazioni di tugurj colonici, sorvegliati da qualche castellotto feudale, diventarono borghi sontuosamente edificati, come Casalbuttano; borghi di poco nome assunsero l'importanza e l'apparenza di città, come Soresina. Canali d'irrigazione prolungati o scavati di nuovo, dispendiosissimi lavori di terra per alterare le pendenze naturali del suolo, tesori di concimi fatti venire da lungi per bonificare i terreni, perfezionate le rotazioni agrarie. Tutto ciò eseguito ad ogni passo con un'attività, con un ardore quasi febbrile.

Ma i risultati risposero con usura a tanti sforzi. Tutto l'Alto Cremonese, coi finitimi Distretti, non ha cessato di essere quasi l'esclusivo territorio linifero della Lombardia, come lo era anche nei tempi passati; e nondimeno, oltre al provvedere alla alimentazione de' suoi abitanti, è diventato il granajo del frumentone per il consumo del Bergamasco, dell'alto Milanese, della Brianza, del Lecchese, del Tirolo italiano, dei Grigioni e del Ticinese; e finalmente, la magnifica vegetazione dei gelsi che fiancheggiano i suoi campi fanno sì che quasi ogni famiglia, la quale non sia ricca, allevi in primavera tanti bachi da seta quanti le forze fisiche dei suoi componenti lo permettono.

Altre, sebbene poche, altre regioni agricole di Lombardia possono vantare pari copia di produzione, ma nessuna lavora tanto per l'esportazione quanto l'alto Cremonese; esportazione il cui valore, fra materie greggie e lavorate, non può calcolarsi a meno di una decina di annui milioni. E tali prodotti procedono quasi tutti verso gli stessi sfoghi,

seguendo una direzione che coincide colla forma geografica della provincia. A Milano, a Bergamo, alla Brianza le sete ed i bozzoli; a Cassano, a Melegnano, ed Almenno, il lino; all'altipiano, alle vallate poste fra i laghi di Como e d'Iseo ed al Tirolo per la Valcamonica le materie alimentari, sia alla spicciolata che in grosse partite. Per le medesime vie ritorna la maggior parte delle importazioni. Vi fu un tempo in cui i lini Cremonesi (primario prodotto della Provincia fino a tanto che la coltura del gelso non si era estesa come al giorno d'oggi, in cui il valore dei bozzoli è diventato quintuplo di quello dei lini) erano diretti alla volta Genova; ma da molti anni anche questa esportazione mutò strada.

Produzioni somiglianti a quelle dell'alto Cremonese si ottengono nella rimanente Provincia e nel Mantovano, che vi aggiungono anche il vino, ed esse pure seguono la stessa direzione commerciale, percorrendo lo stradale di Lodi nei convogli diretti alla città di Milano, lo stradale invece dell'Alto Cremonese nei convogli diretti agli altri indicati luoghi di consumazione. Tutto il resto degli elementi commerciali della provincia si riduce a quantità e valori di poco rilievo se si confrontano con quelli sopradescritti, e, fuori dell'indirizzo preso dal nostro attuale commercio di esportazione, d'importazione e di transito, *non vi ha piazza che attri altrove gli interessi Cremonesi in un grado considerevole.*

Percorrete lo stradale Cremona-Soresina-Soncino-Bergamo, ovvero l'altro Soresina-Castelleone-Crema-Treviglio. In quale quarto d'ora del giorno o della notte non incontrerete convogli di enormi carri di merci, vetture private od appartenenti a qualche Messaggeria cariche di passeggeri? Se poi vi troverete su quegli stradali in qualche giorno in cui cade il mercato di Soresina (uno dei più importanti per granaglie del Lombardo-Veneto) o di Crema o di Cremona, vedrete il paese brulicare di viandanti e di calessi. Ogni piccolo villaggio disposto lungo lo stradale conta parecchie osterie tenute in fiore unicamente dai carrettieri.

L'industria manifatturiera della Provincia è stata appena accennata nella parola *seta*. È inutile, perchè abbastanza notorio, spendere molte parole per mettere in evidenza che

tale industria si concentra per la massima parte nei tre Distretti di Soresina, di Casalbuttano-Robecco e di Soncino. Qualche rara *filanda* s'incontra nel basso Cremonese; alcune altre, e che veramente si distinguono, ma poche, nella città di Cremona; tutto il resto, cioè circa 4000 naspi, si trova nell'Alto Cremonese, dove si smaltisce la maggior parte dei bozzoli indigeni coll'aggiunta di altri che si derivano da finitime Provincie; e ciò per mezzo di opifici, non già filiali di case di commercio residenti altrove, ma amministrati quasi tutti sul luogo dai loro proprietarj che vi impiegano ingenti capitali. Alcuni di questi stabilimenti sia per quantità che per qualità della merce che producono stanno in primo rango in Lombardia; e la provincia di Cremona offre quest'altra singolarità che le prime firme commerciali cremonesi non risiedono nel capoluogo, e, a cagione del lontano domicilio, non tengono nemmeno un posto nei consigli della Camera di Commercio provinciale, salva una sola eccezione. I capitali poi dell'industria manifatturiera hanno centro a Milano e a Bergamo per le tratte, per i cambi, per le provviste.

Insomma, l'importanza dei Distretti settentrionali della Provincia, e specialmente dei tre di Soncino, Soresina e Casalbuttano-Robecco, è tale, e la parte per cui essi partecipano, a ciò che s'intende colla denominazione di *interessi cremonesi* è tanta, che, dal punto di vista questi, il non tenerne conto o il non conceder loro i riguardi che meritano sarebbe una inaudita ingiustizia, si risolverebbe nella negazione di ciò che vi ha di più vero ed evidente.

Dal punto di veduta 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. — Secondo il riguardo finalmente del tornaconto di un'impresa di strade ferrate che dovesse tenere a calcolo i presuntivi introiti ottenibili dalla Provincia di Cremona, 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.



## IV.

I fatti sopra descritti sono assolutamente necessarj perchè s'intenda bene il vero stato della controversia che anderò ora esponendo.

Il Cremonese può esso aspirare ad essere percorso da linee di strade ferrate destinate al commercio generale o soltanto da linee che si limitino ad uno scopo locale della Provincia o della Lombardia? Ossia, parlando in linguaggio figurato, da arterie o soltanto da vene?

La posizione centralissima del Cremonese, come già si è osservato, nella valle del Po, a metà strada fra il Cenisio e l'Adriatico, fra l'Appennino Ligure-Toscano e le Alpi Retiche, non avrebbe dovuto lasciar dubbj. — Allorchè si progettò la strada ferrata dell'Italia Centrale, Cremona avrebbe avuto diritto di sperare che, invece di far seguire a 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; e, per soddisfare alle ragioni della strategia militare, sarebbe forse bastato un breve tronco da Codogno al ponte di barche sul Po il quale già esiste presso a Piacenza. Il ponte di pietra poi, o meglio ancora, di ferro, acconcio per una strada ferrata, sarebbe stato praticato sul Po presso Cremona, dove, secondo il giudizio di uomini competenti, le difficoltà di costruzione si presenterebbero minori.

La strada ferrata Centrale Italiana non potrà offrire nei primi anni grossi dividendi; ma, per quanto è lecito sollevare il velo dell'avvenire in argomenti di questa specie, le si preparano col tempo splendide sorti. Essa è destinata a servire di sfogo alle molte linee che dall'estero condurranno nella pianura del Po attraverso i varj passaggi delle Alpi, ed a far capo a quei porti meridionali della Penisola che più si avvicinano al Bosforo ed all'istmo di Suez, come

Ancona, e, più ancora, Brindisi. È una strada che coincide colla direzione del più colossale traffico del mondo, quello dell'Oriente coll'Europa Occidentale.

Malgrado ciò, il solo passaggio sotto alle mura di Cremona non sarebbe il fatto essenziale su cui avremmo potuto fondare molte speranze. Il semplice transito, i lunghi convogli di mercanzie che si fermassero alcuni minuti nella stazione del luogo, non basterebbero a ravvivare il commercio di una città, qualora essa non contenesse in sé gli elementi necessari per poter prendere una parte attiva nel commercio mondiale o non si trovasse in circostanze che ne rendessero possibile la creazione. Altrimenti, qualunque più grande arteria non servirebbe ad altro che a soddisfare ai piccoli bisogni locali, come avviene per molte città di secondo ordine disposte lungo la grande linea francese da Marsiglia all' Havre per Parigi, le quali piuttosto andarono perdendo che guadagnando.

Ma, nel nostro caso, il ponte sul Po, sarebbe diventato *necessariamente* il punto d'intersecazione di varie linee. L'una, accennando al passaggio dello Spluga, per Lecco, Bergamo, Treviglio, Crema, Soresina sarebbe scesa fino a Cremona per ivi congiungersi con quella dell'Italia Centrale; un'altra, da Brescia, per lo stesso scopo. Aggiungendo a queste la linea del Basso Cremonese alla volta di Mantova; e, sulla destra del Po, un breve tronco fino a Piacenza, per quivi stabilire la congiunzione colla ferrovia di Genova, Cremona avrebbe potuto diventare in Lombardia uno dei principali punti d'intersecazione di linee importanti.

— Ora, l'intersecazione di varie linee è sempre utilissima al punto in cui si verifica; dove non esistono città, le crea. I soli carichi e scarichi e gli scambj dei convogli bastano a far nascere il movimento mercantile. E ciò non è ancora tutto; la Provincia di Cremona, attraversata in tutte le possibili e desiderabili direzioni, vedrebbe identificate le strade volute dai suoi bisogni locali colle arterie del commercio generale.

Dal punto di vista Cremonese, nulla è atto come ciò a riscaldare anche una fredda immaginazione, e lo è tanto più perchè questa eventualità, la quale, a primo aspetto,

semberebbe quasi un'utopia, è stata per molto tempo cosa effettuabile. Se Cremona si fosse decisa prima d'ora, se avesse seguito l'esempio di Bergamo nel promuovere tenacemente i propri vantaggi, se avesse rischiarata la questione sotto ogni riguardo, nessun interesse lombardo vi si sarebbe opposto, ed il Governo probabilmente si sarebbe prestato a soddisfare a' suoi desiderj, salva, in ogni caso, una comunicazione diretta col punto strategico di Piacenza, per mezzo di un tronco laterale.

La Provincia di Cremona, non potendo essere percorsa direttamente dalla linea dell'Italia Centrale, al che essa sembrava destinata per la sua posizione appunto centrale, è ridotta a dover attivare soltanto strade di interesse locale per i suoi bisogni e per quelli di vicine Provincie, ma non di più. Non è in suo potere di convertire vene in arterie, nonostante la forza delle cose, come avrà campo di provare fino all'ultimo grado di evidenza in seguito.

Ma entriamo nel vivo della controversia. Ammesso il bisogno di costruire una strada ferrata che attraversi il Basso Cremonese per condurci al Veneto ed al mare Adriatico per Mantova-Verona, nonchè all'Italia Media e Meridionale per Borgoforte (e su questo punto non nasce dissenso, perchè, in ogni caso, è l'unica possibile conforme ai bisogni del Basso Cremonese e di gran parte del Mantovano), condotta questa strada fino a Cremona, per qual parte sarà essa diretta alla volta di Milano? — Ecco la pietra dello scandalo.

Si sono già descritti tanto il carattere che il modo di circolazione del commercio di tutto il Cremonese, dei vicini Distretti Mantovani, Bresciani e del Cremasco. Finchè questo commercio sarà ridotto a doversi servire dei mezzi ordinarij di trasporto, è naturale che una minima differenza di distanza rispettiva fra i varj luoghi di produzione ed i luoghi di consumo basti perchè il transito segua vie diverse. Egli è perciò che soltanto il Cremonese Superiore può concentrare il suo movimento commerciale quasi tutto sopra di uno stradale che si biforca all'estremità del territorio per far capo a Crema, a Treviglio, a Milano da una

parte, al Bergamasco dall'altra. — Il commercio del Basso Cremonese e della città di Cremona invece si serve dello stradale dell'Alto Cremonese per dirigersi al Bergamasco ed al Lecchese, ma preferisce lo stradale Pizzighettone-Lodi per le spedizioni verso Milano; stradale che, per raggiungere quest'ultima meta, per chi parte da Cremona, è più breve di qualche chilometro che non l'altro dell'Alto Cremonese.

La distanza da Cremona a Milano, per Lodi, è di circa 78 chilometri, e per Crema e Treviglio, di 86, dal che risulterebbe una differenza di 8 chilom. ossia miglia geogr. ital. 4 2j5 circa. (Mi riferisco ai calcoli stessi degli avversari della linea Cremona-Treviglio.)

Ora, la deviazione dal cammino più breve di 4 2j5, fossero anche 8 o 10 miglia, per una distanza come è quella fra Milano e Mantova o fra Milano e Cremona (deviazione che porterebbe ai passeggeri della strada ferrata un ritardo di venti minuti, se fossero 8 miglia, ed alle merci una frazione minima di maggior costo per trasporto), riesce assai moderata, e tale che suol verificarsi quasi dovunque, essendo in Europa rari i casi in cui i tratti intermedj fra due lontani punti estremi presentino lo squalore di un deserto. — *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 costrutte nei paesi più incivilti, dove la scelta delle linee da seguirsi si risolve in una questione di economia sociale e non di geometria.*

Dall'esame degli interessi del paese, più reali, più palpitanti, più vasti, dalle più evidenti ragioni di fatto che ho esposto, in somma dal complesso dei bisogni economici cremonesi che sono la *risultante* di molte *componenti*, mi pare che sia già emersa la luce atta a togliere ogni dubbio. — Ora si aggiunge che a *tutti* questi interessi è dato provvedere nel modo più facile e naturale. Senza *molte* scambievoli concessioni, si possono attivare, per lo stesso mezzo, tanto le comunicazioni di tutti i centri importanti della Provincia, fra di loro e col capoluogo,

quanto quelle di ciascuna parte e del complesso della Provincia colle principali piazze del comune consumo ed approvvigionamento. La medesima locomotiva è in grado di trascinare nel suo corso tutto il movimento commerciale del Basso Cremonese e, fatta sosta a Cremona, dirigersi verso settentrione per aggiungervi di stazione in stazione tutto quello (molto più rilevante) dell'Alto Cremonese, del Bresciano occidentale e del Cremasco, per versare il tutto nel cuore dell'alta Lombardia, avendo impiegato ore 3 1/2 di tempo da Mantova a Milano, 2 ore da Cremona a Milano.

Non credo che altra ferrovia di commercio locale potrebbe offrire maggior occasione di lucro di questa a chi ne intraprendesse la costruzione.

Entriamo in maggiori sviluppi. — Due sono le stazioni di strade ferrate già costrutte o da costruirsi che più si avvicinano o si avvicineranno a Cremona; l'una è Codogno (nella supposizione che la linea dell'Italia Centrale devii da Casalpusterlengo per questa borgata), l'altra Treviglio (nella supposizione che non si costruisca il tronco Treviglio-Coccaglio; chè se si costruisse, si abbrevierebbe allora la distanza fra Cremona e la linea Ferdinandea fino a Caravaggio, a Mozzanica, od a qualche altro più prossimo punto). Il tronco che congiungesse Cremona con Codogno avrebbe una lunghezza di circa 27 chilometri di cui 18 1/2 entro i confini della Provincia con due stazioni, Grumello e Pizzighettone, luoghi entrambi insignificanti o nulli pel commercio. L'altro, di circa 54 chilometri, di cui 52 entro i confini della Provincia, con cinque o sei stazioni, quasi tutte molto importanti, sia per sè stesse che per essere centri di una costellazione di borghi; appena fuori del territorio, la città di Crema. — Il primo richiederebbe un ponte sull'Adda; l'altro un ponte sul Serio che, nelle vicinanze di Crema, presenta luoghi opportunissimi ad una costruzione poco dispendiosa. — Nell'un caso, il valore dei terreni sarebbe molto elevato per le prime quattro miglia fuori di Cremona, come pure fra Maleo e Codogno, moderato altrove; nell'altro, molto elevato il valore nei dintorni dei principali centri di popolazione, moderato altrove. —

Nel primo, spese considerevoli per un viadotto od un terapieno sulla difficile sponda lodigiana dell'Adda; nel secondo, maggiore numero di condotti irrigatorj e di strade comunali da attraversarsi. -- In nessuno dei casi, vere difficoltà di costruzione. — Qualunque tecnico deve essere costretto ad ammettere, quando non sia animato da spirito di parte, che, ogni cosa considerata, la spesa si dell'uno che dell'altro tronco sarebbe adeguatamente presso a poco eguale per ogni chilometro. Il che vale a dire, la spesa assoluta del tronco Cremona-Treviglio sarebbe circa doppia di quella richiesta per il tronco Cremona-Codogno.

Ma, e gl'introiti? — Il tronco per Treviglio trarrebbe a sè, insieme con quella parte di transito che, già fin d'ora da Mantova e da Cremona procede per lo stradale ordinario del Cremonese Superiore, anche l'altra parte che oggidi si rivolge, da quei punti di partenza, allo stradale Cremona-Lodi; e vi aggiungerebbe tutto il commercio dell'Alto Cremonese, il quale, sommato con quello del Cremasco e del Bresciano occidentale, supera di gran lunga il commercio esistente in tutto il tratto fra Mantova e Cremona inclusivamente.

All'incontro, sul commercio dell'Alto Cremonese, e molto meno poi dei limitrofi Distretti Bresciani e del Cremasco, non potrebbe fare alcun assegnamento il tronco Cremona-Codogno. Invano esso tenterebbe di rimorchiarlo, contro alla sua corrente, nella stazione di Grumello. Imperciocchè, in primo luogo, le grosse borgate della Provincia Superiore, distanti 8, 10, 15 miglia da quella stazione, non potrebbero valersi di essa per comunicare nè fra di loro nè con Cremona; l'uso inoltre che ne farebbero le borgate stesse sarebbe minimo in confronto di ciò che avverrebbe se potessero caricare e scaricare merci alle loro porte; appena poi che venisse prolungata una linea da Lodi o da Treviglio per Crema (cosa eminentemente probabile, come è del pari probabile il tronco Bergamo-Treviglio, desideratissimo dai Bergamaschi in caso che si eseguisca una strada da quest'ultimo punto nella direzione di mezzogiorno), per lo meno Soncino e Soresina, insieme colle borgate Bresciane, accorrerebbero a Crema, stazione, in ogni caso, più vicina a

Milano che non siano Grumello e Pizzigheltone, ed in pari tempo sulla via di Bergamo o forse anche in comunicazione con questa. Finalmente Soresina, la cui importanza pareggia quella di qualunque città di secondo ordine, si vedrebbe forse costretta a costruire un tronco fino a Crema, raccogliendo tutte le forze dei vicini Distretti, i quali, d'altra in poi, non resterebbero Cremonesi che di nome.

Insomma, a pari spesa per ogni chilometro, da Mantova a Codogno sarebbe una costruzione di 86 chilometri coll'introito presumibile di 5; da Mantova a Treviglio sarebbe una costruzione di 112 chilom. coll'introito presumibile, per lo meno, di 12. La prima di quelle due costruzioni *cesserebbe dal solcare il Cremonese precisamente nel punto in cui quel territorio sarebbe per offrire i maggiori lucri.*

La linea degli 86 chil. appagherebbe i bisogni del Mantovano, della parte meno importante del Cremonese, e della città di Cremona. Con 26 chil. di più (o anche meno in caso dell'esecuzione del tronco Treviglio-Coccaglio) si appagherebbero, *oltre ai bisogni di quel tratto*, anche gli altri vistosissimi di tutta la zona più popolosa e florida della Media Lombardia. Oltre a ciò, per costruire la linea di un quarto, o meno ancora, più lunga, si troverebbe il concorso di forze pecuniarie enormemente maggiori; perchè, oltre ai più ricchi Distretti del Cremonese, si potrebbe contare sopra una misura ben diversa di cooperazione delle limitrofe Provincie. Infatti il Lodigiano è già provveduto della strada ferrata Centrale Italiana; l'aggiunta di un'altra, alla volta di Cremona, è per esso desiderabile, ma di secondaria importanza. Invece il Cremasco ed il Bresciano occidentale non ne hanno affatto; l'averne una che loro sia giovevole è per essi una *necessità*, ed a questa saranno, senza dubbio, proporzionati i sacrificj.

Mi permetto di chiamare in modo speciale la pubblica attenzione sui seguenti fatti:

Il progetto Cremona-Treviglio tende non già ad escludere il resto della Provincia, 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. — *Il Cremonese Superiore non domanda al capoluogo che questo sacrifichi il proprio tornaconto, ma soltanto che mentre vi provvede egualmente, sia concesso anche a lui di soddisfare ai suoi bisogni; il capoluogo (o, per meglio dire, una frazione degli abitanti del capoluogo) vuole invece che il Cremonese Superiore si accontenti della stazione di Grumello, ossia che resti escluso. — Per Cremona, città, fino ad ora, poco industriale e poco commerciale, la scelta dell'una o dell'altra linea è questione tutt'al più di maggiore o minor comodo; per le borgate ricche, popolate, industri della Provincia Superiore, tale scelta è questione di vita.*

La Lombardia dovrebbe essa assistere a questo strano spettacolo: la città di Bergamo intenta con tutte le sue forze a far sì che le strade ferrate precorrano il maggior tratto possibile del suo territorio; la città di Cremona, all'incontro, il minor tratto possibile?....

Ma, portando il quesito fuori dei limiti della Provincia di Cremona e dei vicini territorj, si potrebbe domandare se debba ritenersi conforme all'interesse lombardo che tutta quella più vasta porzione della nostra bellissima pianura, la quale è posta fra l'Adda ed il Mincio, resti soltanto circondata da strade ferrate e non sia da esse attraversata? — Infatti, la grande linea Lombardo-Veneta, partendo da Milano, per Monza e Bergamo si tiene nella regione delle colline. Un'altra arteria, quella dell'Italia Centrale, è destinata a costeggiare l'Adda, poi il Po sulla sponda destra. Or bene; non solo si vorrebbe con una linea da Mantova a Codogno costeggiare una seconda volta il Po sulla sponda sinistra, per quasi tutta la latitudine di Lombardia; ma di più, si tenterebbe di impedire l'esecuzione del solo tronco (quello di Cremona-Crema-Treviglio) destinato a traversare longitudinalmente il tratto migliore dell'indicata vastissima pianura così ridondante di popolazione, di prodotti e d'industria. — Si vorrebbe che il sistema delle nostre strade ferrate, che è già vizioso, diventasse, per tale esclusione, mostruoso.

La questione che ora è dibattuta non si circoscrive pertanto ai rapporti interni di una Provincia, ma racchiude



gli interessi vitali di una vasta zona della nostra pianura, e merita la seria attenzione di tutta la Lombardia.

Come fu mai possibile che nascesse discrepanza di pareri intorno ad un argomento che sembrava fatto per conciliare mirabilmente le opinioni di tutti? — Procurerò di esporre fedelmente le principali ragioni che furono messe in campo per sostenere il progetto esclusivo di una ferrovia Pizzighettone-Codogno. Ma quando le avrò esposte, sono certo che il lettore replicherà ancora, ma con accresciuta meraviglia, la domanda: come mai fu possibile?

Intanto, è necessario far conoscere che la Commissione, *ufficialmente* delegata di tutto ciò che concerne le ferrovie Cremonesi, è composta dal Podestà di Cremona, da due Assessori municipali, da due Deputati provinciali e da due Membri della Camera di commercio. — Essa, ad *unanimità di voti*, tranne quello di un Assessore, ha dato la preferenza alla linea Cremona-Soresina-Crema-Treviglio, e, credendosi abbastanza appoggiata dalla maggioranza delle intelligenze della città di Cremona e dalla unanimità dei Distretti Superiori e di tutta la Media Lombardia, ebbe il torto di proseguire nel *segreto* i suoi studj. Il tronco Cremona-Pizzighettone-Codogno è progettato invece da una *Opposizione* che ottenne anch'ella di potersi costruire, e diede grandissima pubblicità al proprio operato approfittando del silenzio tenuto dalla Commissione *ufficiale*.

## V.

Io credo che la potenza della pubblicità non sia giammai stata così luminosamente dimostrata fra di noi come in questa occasione. Imperciocchè, mentre il Comitato ufficiale si racchiudeva in uno sdegnoso, sebbene operoso, silenzio, come si è detto, l'opposizione, afferrando esclusivamente l'arma della stampa, per mezzo della *Gazzetta Provinciale*, organizzò con mirabile insistenza la propaganda. Con argomenti fatti per abbagliare gli inesperti, in breve raggiunse lo scopo di attirare a sè, sempre per altro entro le mura di

Cremona, moltissimi cittadini da essa dissenzienti poco prima ma ora indispettiti dalla protratta taciturnità della Commissione ufficiale. — Tanto in città come nelle limitrofe Provincie s'incominciò a credere, a torto, ma con apparenza di ragione, che il solo partito *veramente attivo ed intenzionato di giungere a qualche risultato* fosse l'Opposizione; per il che questa riuscì a provocare due voti di Camere di Commercio. L'uno della Camera di Cremona, la quale, nella seduta del 30 aprile, *sebbene si astenesse dal pronunciare un giudizio di preferenza* intorno ad alcuna delle linee in discorso, dichiarò che, dietro interpellanza Comitato autorizzato a promuovere la linea di Codogno, *nell'odierno stato delle cose*, riteneva conveniente la costruzione di quest'ultima. La Camera di Mantova, probabilmente nel giusto desiderio che qualche cosa si facesse, e presto, emise un voto di preferenza per la linea di Codogno, nella seduta del 29 aprile.

Fu allora, voglio dire, in questi ultimi giorni, che il Cremonese Superiore, il Cremasco, e insomma tutta la pianura lombarda centrale, si allarmarono al vedere che la questione era in procinto di passare dalla polemica dei giornali agli atti pubblici, e si accorsero sbigottiti che la loro esistenza economica correva gravissimo rischio.

Esaminiamo ora gli argomenti accampati dalla opposizione fautrice del tronco Cremona-Codogno. I principali si riducono a tre:

Il primo, di esclusivo, ma, a mio avviso, malinteso egoismo municipale, è la maggior brevità (di pochissimo tratto) della linea Cremona-Codogno-Milano; il secondo, è la più immediata comunicazione con Genova per Piacenza, con Lodi, con Pavia per Melegnano; il terzo è la possibilità che Cremona possa creare, per mezzo di quella linea, il più breve congiungimento fra l'Adriatico ed il Mediterraneo.

In quanto al primo, vorrei domandare se il ritardo di quindici o venti minuti che proverebbero i viaggiatori partiti da Cremona, non verrebbe per questa ampiamente compensato dall'immediato contatto con tutti i borghi più cospicui della sua Provincia, i quali pure tanto contribui-

scono a ravvivarla; dalla comunicazione più rapida con luoghi, che, dopo, Milano, tengono il primo posto pel suo commercio; dalla accresciuta floridezza dei suoi principali Distretti chiamati insieme con essa a sostenere comuni oneri, comuni sacrificj, quali membri di una stessa associazione politico-amministrativa?

Al secondo, contrapporrei il fatto che il commercio *attuale* di tutta la Provincia, compresa la città, con Genova, non importa i valori che vengono scambiati fra *una sola* delle quattro borgate primarie della Provincia Superiore e Milano; forse anche fra *una sola* e Bergamo. — Vivissimo da ognuno deve provarsi il desiderio che, per una praticata più rapida comunicazione con Genova, si sviluppi il commercio dell'*avvenire*; ma, oltrechè non è dato scorgere gli elementi su cui fondarvi una legittima speranza concreta, l'abbandonare il certo per l'incerto, i bisogni considerevolissimi, gli interessi grandiosi del presente per un'idea nobile, generosa, ma problematica di avvenire, non sarebbe conforme ai buoni principj dell'economia sociale. Lo stesso valga più ancora relativamente a Lodi, come pure a Piacenza ed a Pavia, colle quali si trovano già attivate le comunicazioni dei battelli a vapore sul Po. All'alto Piemonte poi, a Torino, al Cenisio, la ferrovia di Milano-Novara ci condurrà nel modo più spedito e conveniente. *Che se al tronco Cremona-Treviglio bastassero i mezzi pecuniarj per aggiungerne un altro, tanto meglio.* Quello che importa di chiarire si è quale dei due progetti si verifichi il migliore.

Del resto poi, si tenga a calcolo che brevissimo è il tratto di fiume fra Cremona e Piacenza, e che, secondo ogni probabilità, a Piacenza verrà a far capo una strada la quale direttamente condurrà, per Stradella, al Piemonte Centrale ed a Genova. Un battello a vapore che facesse il servizio fra Cremona e Piacenza, coincidendo colle corse della strada ferrata, impiegherebbe almeno discendendo, presso a poco l'egual tempo che si richiede nelle grandi Capitali dagli *Omnibus* per porre in comunicazione i quartieri remoti colle stazioni delle ferrovie. — Ora, per mezzo della stazione di Piacenza, si otterrebbe lo stesso contatto con Lodi, Melegnano e Pavia che ora si vorrebbe conseguire sulle ruine della

prosperità della miglior parte del Cremonese e di una vasta zona della pianura lombarda, da una frazione degli abitanti di Cremona.

Temo, è vero, che, per il presente, le comunicazioni per merci e per passeggeri non basterebbero ad alimentare un'impresa di battelli a vapore giornalieri fra Cremona e Piacenza; ma questo mezzo sarebbe atto a favorire l'incremento degli scambj, seppure scambj molto notevoli sono possibili; e potrebbe promuoverli fino ad un tal grado che la costruzione di una strada ferrata anche in quella direzione diventasse un'idea pratica.

In quanto alla terza ragione, mi permetterò di osservare che, data anche e non concessa la possibilità di creare un'arteria fra l'Adriatico ed il Mediterraneo, Cremona sarebbe per quella un luogo di passaggio, ma non di carico e scarico; non contenendo in sè gli elementi per contribuire molto sangue a tale arteria, avverrebbe di essa ciò che avviene di molti punti secondarj disposti lungo le maggiori linee europee che sono ridotti alla meschina soddisfazione di ammirare passivamente dagli spaldi delle loro mura il veloce transito del traffico mondiale. — Oltre a ciò, è da tenersi a calcolo che la pianura del Po sta per ricoprirsi di strade ferrate. Collegandosi alle altre strade esistenti od a quelle che stanno per essere cestruite, Cremona forse potrebbe trovarsi, per il momento, sulla direzione più breve. Peraltro, quanto facile riescirebbe ai Ferraresi, in concerto coi Veneti, coi Modenesi o coi Farmigiani di condurre pei loro territorj una linea più breve ancora, appena questa fosse per assumere una certa importanza! — Ma, è poi verosimile che si attivi una corrente commerciale diretta fra Venezia e Genova? — L'Adriatico ed il Golfo Ligure sono due seni dello stesso Mediterraneo destinati a farsi accanita concorrenza; Genova finirà per riportar la vittoria in quanto attirerà nella propria orbita principalmente la parte Occidentale della Valle del Po, la Svizzera, la Germania più Occidentale; Venezia invece attirerà il resto della Valle del Po e la Germania Orientale, meno le antiche Province Austriache che toccheranno a Trieste. Grandi arterie sono concepibili soltanto per istmi con cui la na-

tura tiene disgiunti due mari differenti, nella quale categoria si possono comprendere anche la Francia collocata fra il Mediterraneo e l'Oceano, la Germania fra l'Adriatico e l'Oceano Germanico ecc.

No; se rimane a Cremona la speranza di destini meno modesti di quelli che potrebbe farle la sua posizione lungo una strada destinata a promuovere interessi d'importanza cremonese e lombarda; se aspira ad essere toccata da qualche arteria, i suoi voti potrebbero forse essere esauditi, per mezzo della costruzione di un ponte da eseguirsi sul Po presso alle sue mura, in un avvenire non molto lontano, quando la rete lombarda sarà per raggiungere il suo pieno sviluppo. Allora, malgrado l'altro ponte di Piacenza, le strade della Lombardia Orientale ivi troverebbero sempre la loro congiunzione più naturale colla grande linea dell'Italia Centrale e con Genova.

Ma anche nella situazione che sarebbe per crearle una ferrovia che raccogliesse intorno ad essa tutto il suo territorio importantissimo è pieno di vita e di avvenire, acciocchè tutto insieme potesse comunicare colle vicine Provincie e coi principali centri del commercio attuale, Cremona troverebbe gli elementi di riacquistare in breve fra le città di Lombardia il posto assai distinto di cui è degna.

Mi permetto di aggiungere, prima di finire, che tutto il parallelo fra le due liene si fonda sulla supposizione che, in ogni caso, venga eseguito anche il tronco Cremona-Mantova. Osserverò peraltro che, se ciò non si verificasse, il parallelo non potrebbe più instituirsi — fra una linea che provvede almeno alla metà inferiore della Provincia e un'altra linea che soddisfa a tutta la Provincia, ma bensì — fra una strada 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 e ad altri notevoli Distretti.*

## APPENDICE

I presenti studj furono pubblicati, salva qualche lieve variante da me stesso introdotta, nella Gazzetta provinciale

di Cremona, organo dei promotori della strada ferrata Cremona-Codogno. Le obiezioni, con cui quella Gazzetta volle accompagnarli, m'inducono, sebbene forse ciò non sia necessario, ad aggiungere ancora qualche parola.

A nessuno può essere sfuggito che la questione attuale è posta fra due progetti di strade ferrate di cui l'una attraverserebbe *il solo* Basso Cremonese toccando la città di Cremona e lambendo l'Alto Cremonese; e l'altra, toccando parimenti la città, attraverserebbe *tanto il Basso quanto l'Alto Cremonese* insieme con altri finitimi territorj importantissimi. — Or bene; mi sembra assai strano il rimprovero del mio egregio oppositore, su cui egli fonda una gran parte de' suoi ragionamenti, che io non mi sia diffuso a discorrere nella stessa misura tanto dell'una che dell'altra porzione della Provincia di Cremona; imperciocchè, l'utilità del passaggio di una ferrovia pel Basso Cremonese è fuori di contestazione, e mio scopo invece doveva essere quello di *porre in evidenza quella parte della Provincia che si vorrebbe lasciare da banda*. — Più strano ancora mi sembra che l'oppositore attribuisca quasi a stratagemma il non aver io fatto espressa menzione del primato del Basso Cremonese nella produzione del vino e del frumento. Nella mia opera: *la Proprietà fondiaria*, che la *Gazzetta di Cremona* mi fa l'onore di citare tentando di opporre me a me stesso (Parte V.<sup>a</sup>, Cap. II.), non tralascio di descrivere *tutta* la Provincia Cremonese come uno dei granaj di Lombardia, e cioè l'Alto Cremonese, insieme coi limitrofi Distretti, come più specialmente il granajo del *frumentone*, il Basso Cremonese, insieme coi limitrofi Distretti Mantovani, come più specialmente il granajo del *frumento*; e quest'ultima zona poi vi aggiunge il *vino* in grandissima copia (prodotto, sia detto di sfuggita, che, anch'esso, cogli altri principali, si esporta per la maggior parte nella direzione di Milano, dell'altipiano e delle valli, e non nella direzione nè del Piemonte nè di Genova). — Nei presenti studj non mi sono io forse, ad ogni tratto, compiaciuto all'idea che a tutti i prodotti del Basso Cremonese, arrivati per strada ferrata fino a Cremona, potessero *aggiungersi* tutte le dovizie della Provincia Alta?

Del resto, l'obbligo che m'incumbe di chiamare specialmente l'attenzione sull'Alto Cremonese, e l'amore del vero che m'impone di proclamare, *in via incidentale*, la superiorità di quel territorio in confronto nei Distretti inferiori. (superiorità che, malgrado molte infondate obbiezioni, traspare dalle parole stesse del mio oppositore, ogni elemento economico considerato), non mi farà mai dire che il Basso Cremonese non sia un territorio estremamente notevole e progredito in modo mirabile nel corso del presente secolo; ma mi si permetta di ripetere che la nuova generazione ha assistito a maggior quantità di lavoro, a maggiori riforme nell'Alto che non nel Basso. In quanto alla città di Cremona, residenza di molti uomini colti, di ricchi possidenti, di un commercio non molto vasto ma appoggiato sopra case altrettanto solide quanto oneste, se oggidi, nei riguardi del movimento economico, non può *rallegrare* il cuore dei buoni cittadini, sotto altri aspetti è una città sommamente notevole, cospicua e tale che il suo territorio, per quanto sia da essa indipendente, tiene a gloria di averla a capoluogo. — Nell'attuale questione è forse la Provincia Alta che vuol ripudiare il capoluogo, o non è piuttosto il contrario? Quale ha più ragione di lamentarsi dell'altro?

Lo scopo poi dei presenti studj voleva che io comprendessi in una sola unità Statistica, insieme coll'Alto Cremonese i finitimi Distretti Bresciani e il Cremasco che danno somiglianti prodotti agrarj, e che, tutti insieme, verrebbero ad essere serviti da una ferrovia Cremona-Treviglio. — Ma, in proposito di questi prodotti, mi permetta il mio onorevole oppositore che lo avverta di molte inesattezze da lui esposte.

Mi riferisco ai dati statistici che mi pervengono dalla Contabilità dello Stato. Ho avuto campo di dimostrare, nella mia *Opera* che mi si costringe a dover citare io stesso, il poco conto che si abbia a fare di tali dati, qualora si dovesse con essi determinare *notizie assolute*. Ma, come *dati comparativi*, riescono utili, perciocchè le cause d'errore sono le stesse dovunque, e si possono tali cause riguardare come un *fattore comune* per tutti i Distretti.

POPOLAZIONE DEL 1854		PRODOTTI PRINCIPALI IN QUINTALI METRICI NEL 1855			
		Bozzoli	Grano turco	Lino lavorato	Fru-mento
<i>Basso Cremonese</i>					
Casalmaggiore . . . . .	29367	417	44366	42	39540
Sospiro . . . . .	17220	634	13282	1004	33736
Piadena . . . . .	22210	515	17790	416	11400
<i>Medio Cremonese</i>					
Cremona . . . . .	51295	1538	67843	1034	45560
<i>Alto Cremonese</i>					
Pizzighettone . . . . .	23653	401	40621	1120	6210
Casalbuttano Robecco	24675	1516	25489	1365	5256
Soresina . . . . .	30910	1432	56494	2505	9617
Soncino (*) . . . . .	13168	2600	20663	391	5459
<i>Finitimi Distretti Bresciani</i>					
Orzi Novi . . . . .	18625	630	30990	1075	19560
Verola Nova . . . . .	29127	2030	51060	3340	5735
<i>Creмасco</i>					
Crema . . . . .	48140	3212	46327	3141	22872

Non è dunque vero, come asserisce il mio oppositore, che i bozzoli diano un complessivo raccolto nel Basso Cremonese che supera quello dell'Alto Cremonese, assegni pur egli al Basso anche il Distretto I.; non è vero che la produzione del lino di quel territorio pareggi la produzione di questo. E la denominazione di granajo del frumentone alla zona da me descritta è perfettamente applicabile, in via assoluta e in via comparativa.

(\*) Alla cifra di q. m. 5634 assegnata pei bozzoli al Distretto di Soncino nel 1853, che mi sembrava sproporzionata, e dedotta forse da qualche errore di fatto o di conteggio, ho creduto dover sostituire la media del decennio 1844-53, secondo le tabelle ufficiali.



Ma, a che tali confronti? Fosse anche l'Alto Cremonese molto meno importante di ciò che io ammetto, esso, anche secondo le asserzioni del mio oppositore, risulterebbe sempre così notevole che ognuno sarebbe costretto di domandare: perchè trascurarlo quando non avete ragioni prevalenti per farlo, quando vi è dato di provvedere anche ai suoi bisogni senza che v'imponiate sensibili sacrificj?

Del resto, per non diffondermi troppo, mi permetterò di osservare che la nostra controversia non devesi portare davanti ad un Tribunale di giudici costretti a decidere secondo le rigide norme di un regolamento di procedura giudiziaria od impediti di valersi della conoscenza estraufficiale che potessero avere dei fatti; ma bensì davanti ai *giurì* dell'opinione pubblica già per sè illuminata. Perciò mi vedo dispensato dal rispondere a tutte le avversarie asserzioni. — A cagion d'esempio: Se l'egregio opponente vuol sostenere che io abbia detto *perdere il Cremonese la sua posizione Centrale nella Valle del Po, perchè la strada ferrata italiana corre oltre il fiume*; se egli mi mette in bocca che il grano turco dell'Alto Cremonese e finitimi Distretti alimenta tante genti quante ne abbracciano il Bergamasco, l'Alto Milanese, il Lucchese ecc.; ogni lettore, che abbia percorso questi miei studj, riconoscerà quanto il mio oppositore sia fuori di strada. — Finchè l'oppositore agguincerà due punti di esclamazione ai nomi dei luoghi di consumo in cui io stabilisco che, più o meno, va a finire grano cremonese, non mancherà la maggioranza dei lettori di *maravigliarsi* della di lui *maraviglia*. — Quando il mio onorevole avversario asserirà di aver dimostrato che il dispendio, adeguato per ogni chilometro, per la costruzione della strada di Treviglio è di gran lunga maggiore che non quello per Codogno, vi saranno cento tecnici che, in perfetta conoscenza dei luoghi, dimostreranno il contrario. — Migliaja di testimonj oculari avvertiranno l'oppositore che, se persone interrogate da lui intorno al movimento che avviene sugli stradali dell'Alto Cremonese gli avranno raccontato di aver *trovato queste deserte*, bisognerebbe supporre che le persone interrogate dormissero sempre, e di un profondo sonno, quando percorrevano gli stradali di cui è fatta parola. — E così via discorrendo.

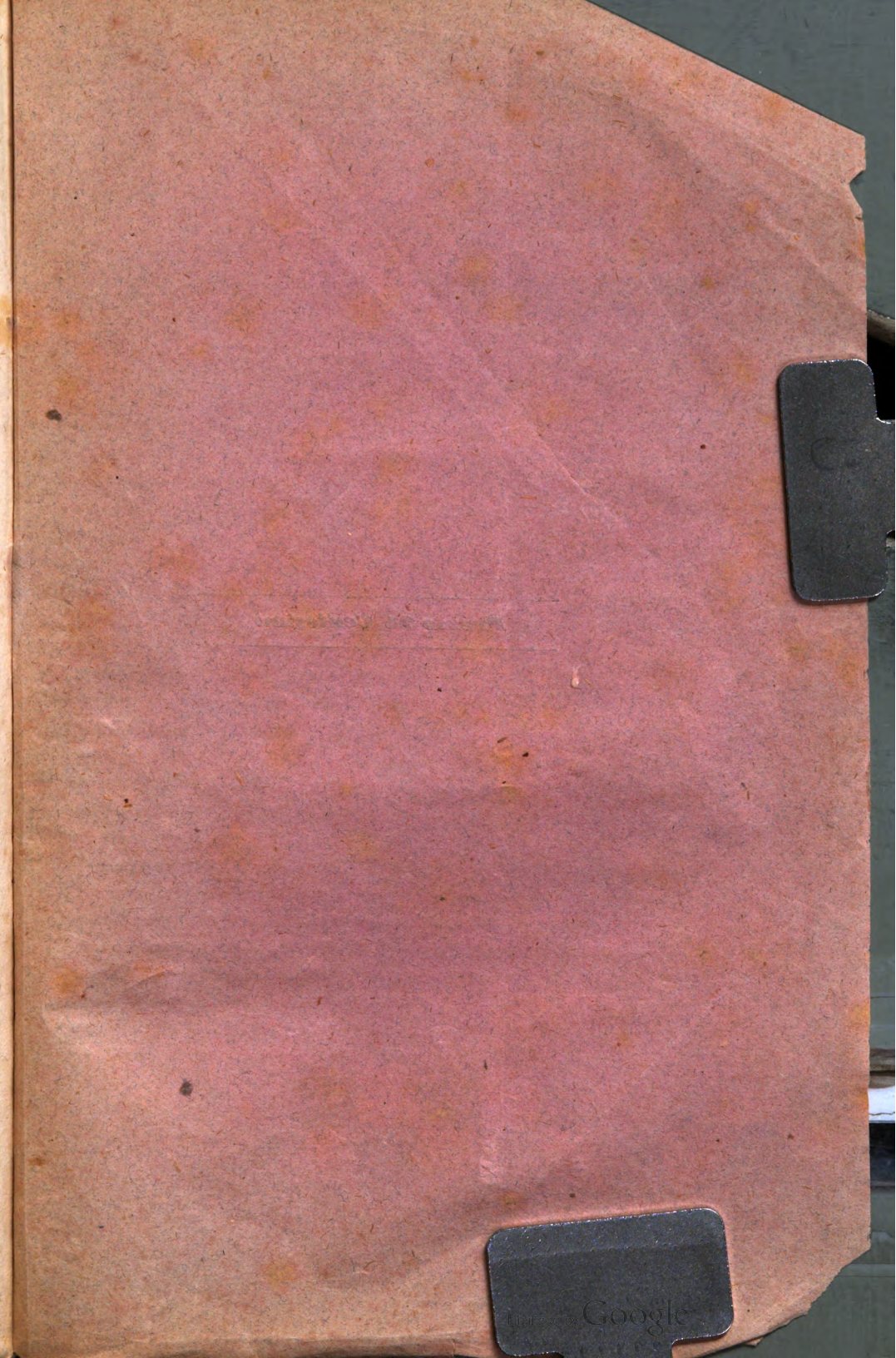
Aggiungerò che io non ho mai disprezzato nè le piccole industrie della città, nè i telaj (che esistono però tanto nell'Alto che nel Basso Cremonese), e neppure ritengo come *nullo* il Commercio Cremonese con Genova; ma le une e l'altro diventano assai piccoli quando si confrontino con altre industrie e con altro commercio, i quali nè possono, nè potranno mai rivolgersi a quel porto del Mediterraneo. — È *utile* che si tenti di dare a quelli maggiore sviluppo per mezzo di comunicazioni più rapide con piazze commerciali importanti; ma è *necessario* che si abbia di mira di appagare *in primo luogo* le esigenze delle maggiori industrie e dei commerci già pienamente sviluppati e sistemati sopra correnti o cardini già stabiliti.

Il mio onorevole oppositore fa notare che da Mantova a Milano per Treviglio non s'incontrerebbero che due città, Cremona e Crema; ma, anche per Codogno, non vi sarebbero che Cremona e Lodi. -- In quest'ultimo caso si approfitterebbe, è vero, della più immediata congiunzione con Piacenza e Pavia; ma, nel primo, appena che fosse attivato il tronco Treviglio-Coccaglio, e l'altro anch'esso molto desiderato e comandato dalle circostanze, Treviglio-Bergamo, si potrebbe calcolare sulla congiunzione con Bergamo e Brescia, piazze di gran lunga più importanti pel Cremonese. — Per Cremona-Codogno, la strada toccherebbe *Pizzighetone*, Maleo, Codogno, Casalpusterlengo e Melegnano; ma, per Cremona-Treviglio, essa porrebbe a contatto *Casalbuttano*, *Casalmorano*, *Soresina*, *Castelleone*, *Soncino*, Caravaggio, Treviglio, Cassano.

Finalmente, mi si vuol obbiettare che, in pendenza della decisione intorno al tronco Treviglio-Coccaglio, per l'Alto Cremonese qualunque progetto sarebbe prematuro, potendo dipendere dall'eseguirsi o no di quel tronco, la scelta del punto di congiunzione alla linea Ferdinandea. Ma mi pare che, tutt'al più, tale incertezza potrebbe riferirsi al tratto settentrionale della linea Cremona-Treviglio; cosicchè su due terzi di essa si potrebbe dar mano ai lavori senza alcun motivo d'esitazione. — D'altronde, i fautori del tronco Treviglio-Coccaglio, così numerosi specialmente in Milano, non dovrebbero vedere di mal occhio il concorso di altre

Province lombarde interessate anch'esse a procurarsi una immediata congiunzione con Brescia. — Imperciocchè la linea del Cremonese Superiore propugnata in queste pagine, e quella di Treviglio-Coccaglio, sono entrambe parti integranti di uno stesso sistema destinato ad essere attuato, presto o tardi, ed a *coesistere* in Lombardia armonicamente con altri sistemi i quali in teoria sembrerebbero opposti.

È lecito prevedere che la prossima generazione e, speriamo, anche noi stessi, fra non molti anni, sorrideremo nel ricordare le dispute dei tempi attuali.



---

*Prezzo 25 Centesimi*

---