

Amministrazione Comunale
di Isola Dovarese



Laboratorio della Memoria



Rossella Zelioli

A Cavaliere del Fiume

La vicenda della costruzione del ponte in ferro di Isola Dovarese

...una ricerca d'Archivio...

Maggio 2008

Introduzione.

Isola Dovarese e il suo fiume si amano da sempre, da quando il paese era davvero soltanto un'isola.

Come in tutte le storie d'amore, tuttavia, anche in questa si alternano -a momenti di serena e felice vita in comune- periodi di tensione e difficoltà, superati dalla volonterosa necessità di non potersi lasciare.

Questa storia, frutto di una ricerca nell'Archivio Comunale, vuole raccontare entrambi questi momenti, considerando il periodo cruciale che va dalla seconda metà dell'Ottocento ai primissimi anni del Novecento, concentrandosi in particolare sulle vicende che hanno portato alla costruzione di quel *ponte in ferro* che ancora oggi rende il fiume «parte integrante del paese.

Il *ponte vecchio* infatti -come viene comunemente chiamato dagli isolani- è un esempio importante di quanto la vita di una comunità si leghi ad alcuni luoghi in particolare, resi vivi dalle storie delle persone che li hanno attraversati ed abitati.

Il *ponte vecchio* è un esempio di tutto questo perché ci parla dello sforzo isolano di far proprio il fiume e il territorio, per renderlo più vivibile e capace di prosperare in tempi nuovi. Esso stesso è un prodotto di tempi nuovi, inaugurato come è stato nell'anno 1900.

Infine, quello stesso ponte ci parla del sacrificio di tre giovani, uccisi sulle sue sponde, che da mute architetture in ferro sono diventate, a causa di quel lontano 29 aprile 1945, capaci di parlarci di libertà e di pace.

Anche per questo, soprattutto per questo, quel ponte è parte del volto di Isola Dovarese.

A quei tre giovani isolani è dedicata questa ricerca.

Zelioli Rossella
Assessore alla Cultura
Comune di Isola Dovarese

Prima del ponte, quindi, il passaggio sul fiume è assicurato fin da tempi remotissimi dal servizio di un porto a due barche, più volte indicato come *porto natante* o *porto volante*, che consente ad Isolani e non di trasportare merci e animali.

Le prime testimonianze dell'attività di questo porto, riscontrabili nei documenti dell'archivio comunale, sono datate 1788 e si riferiscono al tariffario in uso per il passaggio sul fiume a mezzo del porto, registrate in un documento del 1 giugno 1828.²

Le tariffe contenute nel documento ci danno un'idea precisa delle merci e degli animali trasportati attraverso il porto, oltre che delle principali tipologie di trasporto via terra usate a quel tempo.

Nella distinta infatti si leggono le diverse cifre corrispondenti al passaggio di «un uomo a piedi» o un «uomo a cavallo; una sedia terriera, un carro terriero, un volantino terriero» quando carichi di mercanzie; oppure al passaggio di «una sedia ad una cavallo», una carrozza a due o quattro cavalli»; ancora, si pagano cifre diverse per gli animali da trasportare al di là del fiume, distinguendo tra animale porcino –per il quale si paga meno se è un «animale porcino piccolo»–, «greggi di 100 pecore, bestia grassa sia piccola che grossa, somaro carico, pecora».

In generale, vale la distinzione tra «terriero e forestiero», cioè tra isolano e non, sia esso un uomo, un veicolo, un animale, un carico.

Gli isolani a piedi non pagano il passaggio, così come un somaro o una pecora locali; il trasporto di merci locali è soggetto a forti sconti, che spesso si aggirano sul cinquanta per cento della tariffa prevista.

Il funzionamento del porto è regolato da specifiche convenzioni di affitto, la più antica delle quali, conservata nell'Archivio Comunale e datata 23 luglio, 1836, ci rammenta che la Deputazione Comunale di Isola Dovarese faceva parte della Provincia di Mantova, distretto VII di Canneto, all'interno del Regno Lombardo Veneto³, fino alla costituzione del Regno d'Italia nel 1861, momento in cui il paese è passato in provincia di Cremona.

Ma... Che paese è Isola Dovarese appena diventato a tutti gli effetti un comune del Regno d'Italia, negli anni Sessanta dell'Ottocento?

1.3 Isola Dovarese alla metà dell'Ottocento.

² Tariffa del 1788. ASC, ANT, 43, busta 18, cat. Consiglio 1861.

³ Capitoli da osservarsi da chi assumerà l'affittanza triennale di questo porto, in ASC, ANT, 43, busta 18, cat. Consiglio.

Grazie alla documentazione relativa a quelle date ci è possibile infatti capire meglio la tipologia e il funzionamento del porto natante, elemento necessario per poi comprendere davvero la portata innovativa della successiva costruzione del ponte in ferro, con cui si compie definitivamente l'ingresso di Isola Dovarese nel XX secolo.

1.4 Il passaggio sul fiume: tipologia e funzionamento del porto natante.

Come dicevamo fin dall'inizio, durante tutto l'Ottocento Isola Dovarese è dotata di un vero e proprio porto, con attracchi su ciascuna delle due sponde del fiume⁵.

Grazie ai documenti d'archivio, si comprende come il porto natante isolano si basi sull'utilizzo di due grosse barche, collegate fra loro da un pontile, che da una sponda all'altra del fiume trasportano uomini, merci ed animali dietro pagamento di un certo pedaggio; la gestione di tale porto, di proprietà comunale, è affidata ad un privato, che la ottiene dietro partecipazione ad apposito bando di affittanza, e che deve rispettare gli articoli di una apposita convenzione⁶.

Data la particolare conformazione del fiume e la notevole disparità nella portata che lo interessa in relazione alle modificazioni stagionali, si rende necessario intervenire sulle strutture del porto pressoché costantemente, con opere di manutenzione anche straordinaria ogni due, tre o quattro anni circa.

In generale, infatti, l'usura cui è sottoposta la struttura del porto –sia per gli attracchi che per le attrezzature volanti- rende necessario un suo completo rifacimento ogni otto-dieci anni circa.

Essendo il porto di ragione comunale, lo sono anche le spese relative alla manutenzione; le condizioni già all'epoca non floride delle amministrazioni locali come Isola Dovarese sono quindi costantemente gravate di spese ciclicamente ricorrenti e sempre più importanti...così importanti da giungere a solleticare in alcuni isolani l'idea di investire tali risorse per un'opera stabile, solida, in grado di consentire il passaggio sul fiume senza temere ogni anno che la piena o la secca rendano inutilizzabili attracchi, ormeggi ed attrezzature...

È questa la prima vera occasione in cui si manifesta il desiderio di un ponte stabile con cui provvedere al passaggio sul fiume: ne abbiamo notizia da un Atto Consolare del Comune

⁵ La tipologia costruttiva di tali attracchi è testimoniata dai relativi disegni progettuali, effettuati a proposito della periodica manutenzione compiuta nel 1868. ASC, Sto, 14, 1904, cat.5 finanze; ulteriori disegni riguardano altri interventi di manutenzione, avvenuti con una certa regolarità ogni tre-quattro anni per tutto l'Ottocento.

⁶ Vedi note 1 e 3. Una dettagliata descrizione della tipologia e del funzionamento del porto natante isolano è contenuta in ASC, ANT, 47, busta 2, cat. Elezioni.

Si giunge così al 1884.

2.5 *Dal nuovo porto alla decisione di un ponte stabile: Isola Dovarese tra il 1884 e il 1894.*

Il 1884 è l'anno in cui si verifica l'ultima importante manutenzione straordinaria alle attrezzature del porto natante in chiatte, che dopo la piena dell'inverno si è rivelato completamente inservibile¹¹.

Il Consiglio Comunale delibera –vista l'ovvia necessità di ripristinare il passaggio sul fiume– la sua completa ricostruzione, approntando una spesa di £ 5 mila da affrontarsi in due anni almeno.¹²

È grazie a questo complesso e dettagliato progetto di ricostruzione, iniziato nel successivo gennaio 1885, che ci è possibile comprendere appieno le modalità di funzionamento del porto in chiatte sul fiume¹³: il progettista di tale ricostruzione, infatti, stende una relazione minuziosa di ogni aspetto dell'opera, da cui desumiamo quanto detto nel par. 1.2 di questo lavoro.

Le ingenti spese necessarie alla ricostruzione del porto, che per sua natura non avrebbe potuto essere l'ultima, fanno di nuovo riemergere l'ipotesi di una sua sostituzione con un passaggio stabile, che veda l'investimento ammortizzarsi in via definitiva: torna quindi l'idea del ponte.

Un avviso di adunanza del Consiglio Comunale del 10 gennaio 1888, infatti, reca tra i vari argomenti da trattarsi durante la riunione quello che riguarda la «costruzione di un ponte in cotto e ferro sull'Oglio in questo comune».¹⁴

In ogni caso tale decisione viene sempre rinviata, sfruttando finché è possibile la tenuta del porto i chiatte e demandando alla solita apposita Commissione, organismo inaugurato nel lontano 1873 e poi ciclicamente ripreso al variare delle Amministrazioni, il compito di stimare l'importo per le spese del ponte e di reperire le necessarie fonti finanziarie.

Pertanto non si hanno altre notizie relative all'idea del ponte fino agli atti del 1894, con cui si inaugura ufficialmente l'iter progettuale dell'opera.

Prima di giungervi, tuttavia, è interessante osservare il volto complessivo di Isola Dovarese tra gli anni Ottanta e Novanta dell'Ottocento, al di là delle vicende specificamente legate al ponte.

Il paese affronta in quel decennio diversi cambiamenti.

Con il 1880 Isola Dovarese inaugura il suo tributo alle néonate istituzioni sabaude, intitolando la Piazza a Vittorio Emanuele II (mentre fino a quel momento aveva conservato il nome di Piazza Maggiore).¹⁵

Il 1884 vede Isola coinvolta nel dilagare dell'epidemia di «cholera» che ha preso avvio a Desenzano, per cui il Comune si allerta nella «chiusura di scuole e processioni», nel forzato «allontanamento degli accattoni» e nella sanificazione con solfato e calce dei «pisciatoj pubblici», che facendo bella mostra di sé in molti angoli del paese non sono certo il massimo dell'igiene¹⁶.

¹¹ Un'altra manutenzione verrà infatti realizzata nel 1891 ma non con la portata di quella citata qui.

¹² *Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale* del 10 ottobre 1884, in ASC, ANT, 47, cat. Elezioni, b. 2.

¹³ *Progetto di ricostruzione del porto di Isola Dovarese* del 14 gennaio 1885, in ASC, ANT, 47, cat. Elezioni, b. 2.

¹⁴ *Convocazione del Consiglio Comunale* del 10 gennaio 1888, in ASC, ANT, 47, cat. Elezioni, Consiglio e Giunta, b.

2.

¹⁵ *Verbale di Deliberazione di Consiglio Comunale* del 21 maggio 1880, in ASC, ANT, 46, tit. Consiglio, b.4.

¹⁶ ASC, ANT, 46, cat. Consiglio ed elezioni 1884, b. 8.

dai Deputati Provinciali eletti anche a Isola Dovarese, potrebbe infatti rivelarsi la carta decisiva.

Nasce così l'eloquente testo del 4 novembre 1894²², in cui oltre al progetto del ponte si trovano informazioni di straordinario interesse sulla vita di Isola Dovarese in quel lontano scorcio di fine secolo.

Il testo, ampio e curato, si rivolge «All'Onorevole Consiglio Provinciale di Cremona», dicendo²³:

«Come è noto a codesto egregio Consiglio, il Comune di Isola Dovarese giace sulle due sponde dell'Oglio. La superficie del suo territorio misura pertiche cremonesi 11000 circa, di cui $\frac{1}{4}$ sulla sinistra del fiume, e $\frac{3}{4}$ sulla destra, come rilevasi dall'unito piano.

Il casggiato tutto riunito presenta l'aspetto di una grossa borgata. Venne costruito per gran parte in prossimità immediata della sponda destra; il rimanente costituisce una frazione situata sulla sponda opposta. La popolazione complessiva è di 2426 abitanti, di cui un centinaio circa abita la frazione suindicata.

La comunicazione fra le due sponde si compie da tempo immemorabile mediante l'unico mezzo di un Porto il di cui servizio è limitato dall'alba al crepuscolo della sera.

Le difficoltà che presenta il passaggio del fiume nei giorni di grandi piene, e durante i lunghi periodi di magra, ci fa continuamente pensar con invidia ai fortunati comuni che posseggono un ponte.

Quando erano poco sviluppati il traffico ed i mezzi di viabilità, la popolazione di questo Comune si rassegnava a questa condizione di inferiorità; ma col crescere delle comunicazioni e dei mezzi di locomozione, il desiderio di avere un ponte andò sempre crescendo, sì che lo si considera attualmente come una necessità cui purtroppo le misere risorse di questo comune sono impotenti di soddisfare.

Le non poche opere di tale natura che si sono costruite in questi ultimi anni e si vanno costruendo nella nostra Provincia, hanno fatto nascere la fede che si possa un giorno raggiungere il sospirato intento, coll'ajuto della Amministrazione Provinciale. Ciò che ha trattenuto fino ad ora ogni passo al riguardo, è la povertà delle risorse del Comune. È parso, che il chiedere alla Provincia ciò che direttamente e nella maggior misura, interessa questo Comune, fosse atto di soverchia pretesa, ma quando si sono veduti fare non pochi sacrifici in favore di altri Comuni, ci siamo domandati se non avevamo anche noi qualche ragione di invocare l'ajuto di codesta Egregia Amministrazione.

L'azione provvida di codesta Amministrazione a vantaggio di quei Comuni che si sono trovati nelle impossibilità di provvedere a certi bisogni, ci fa sperare che si applicherà anche in favore nostro.

Una popolazione di poco meno di 2500 abitanti, che vive presso un ostacolo che la divide da gravi e costanti interessi, costituiti dai rapporti coi Comuni d'Oltre Oglio, ma più specialmente dal fatto che possiede non piccola parte del suo territorio sulla sponda opposta del fiume, crede di poter avere qualche ragione se si rivolge all'ente che integra gli interessi della Provincia, onde ottenere il favore che ad altri Comuni venne concesso. A questa ragione va pure aggiunto il fatto, noto a codesta Amministrazione, che delle tasse provinciali, questo Comune non

²² Data attribuita sulla base della citazione del medesimo atto trovata nella successiva relazione del Comitato per il Ponte sull'Oglio, in ASC, ANT, 49, cat. Consiglio, b. 2.

²³ Nonostante la citazione risulti forse eccessivamente lunga, troviamo che l'importanza del documento sia accresciuta dal valore storico che la descrizione del paese e la stessa formalità dell'eloquio forniscono. Per questo abbiamo deciso di riportare tutto il testo della relazione.

Come si disse, il momento scelto per invocare da codesta Egregia Amministrazione il concorso necessario per raggiungere la somma occorrente per al costruzione di un ponte, non è certamente propizio. Colla presente petizione però non abbiamo la pretesa di chiedere un immediato provvedimento; domandiamo soltanto che sia presa in benevola considerazione, per assecondarla a tempo più opportuno.

Noi nutriamo fiducia e speriamo che questa operosa popolazione non vorrà essere dimenticata dalle provvide cure di codesta solerte Amministrazione.

Noi attendiamo da voi, onorevoli consiglieri [...parte illeggibile] se alla reintegrazione della Provincia di Mantova nel 1866, non avessimo optato per la annessione a quella di Cremona; poiché è da supporre che quella Provincia non avrebbe lasciato senza legare con un ponte questa grossa borgata al rimanente suo territorio che si trova oltre Oglio.

Fate che non si rimpianga l'atto di opzione per questa nostra provincia; altrimenti, se continuasse il periodo di abbandono in cui fu lasciata questa terra dei Dovara, si sarebbe indotti a ritenere che perdurà tuttora su di noi il maleficio delle eterna condanna inflitta a Buoso Dovara negli immortali versi del nostro maggior poeta».²⁴

Come si vede, la lunghezza del testo riportato integralmente è ampiamente giustificata dal suo essere un indubbio pezzo di bravura.

Tale petizione contiene il miglior armamentario retorico sfoderabile dall'Amministrazione Comunale a vantaggio del progetto del ponte, spaziando dall'indugio sui poveri emigranti costretti a lasciare Isola –pur nell'eccessiva fiducia nel fatto che il ponte avrebbe fermato tale esodo...- fino all'arringa finale, che dal tono di sommessa supplica ai potenti si fa invece orgogliosa rivendicazione di autonomia decisionale, che aspetta di essere gratificata dalla maggiore istituzione della Provincia.

Questo documento è inoltre fondamentale perché fornisce la prima idea complessiva dell'onere economico prodotto dal ponte, valutabile in circa 100 mila lire; la perizia della Commissione per il Ponte sull'Oglio ha già preventivato che un 30 % derivi da oneri comunali ricavati con tasse e imposte, un'altra frazione derivi da generosi privati, e il resto sia invece da recuperare con vari finanziamenti.

Di qui la richiesta alla Provincia, anche se fino a questo momento importa più il complessivo sostegno all'opera che il reale finanziamento della stessa. Con grande tatto politico infatti il Comune di Isola non chiede da subito una somma definita, bensì si mostra dignitoso nella volontà di recuperarla chiedendo piuttosto un parere d'appoggio e di sostegno all'ente provinciale, anch'essi tutti politici.

La relazione ottiene l'effetto sperato, dato che in una nota del 30 novembre 1894 due eletti nella Deputazione di Cremona scrivono entusiasti al Sindaco Ing. Dovara che « la Prefettura ha approvato le deliberazioni del Comune di Isola relative al ponte sull'Oglio e che il locale Genio Civile ha pure espresso voto favorevole»; infine, assicurano il loro «incondizionato appoggio ai desideri del Comune di Isola Dovarese che abbiamo l'onore di rappresentare»²⁵.

Isola Dovarese, in un modo o nell'altro, avrà il suo ponte...

...Anche se fin d'ora la Provincia sottolinea la necessità di ridurre l'importo complessivo del progetto, date le scarse risorse disponibili; in caso contrario, il sostegno sarà pressoché impossibile.

²⁴ *Relazione del Comitato per il Ponte sull'Oglio*, in ASC, ANT, 49, cat. Consiglio, b. 2.

²⁵ ASC, ANT, 20, cat. Acque e strade, b.3.

travate in ferro: una costruzione cioè quale si conviene ad opera pubblica, onde ottenere le maggiori garanzie di solidità»³³.

Splendida opera, sicuramente, ma tremendamente costosa.

La Provincia, esaminata la descrizione, chiede una radicale economia per poter concedere un contributo: il Comitato per il Ponte sull'Oglio non si dà per vinto e cerca nei dintorni di Isola Dovarese i modelli di altre realizzazioni di ponti sul fiume.

2.3.2 Parte seconda, 1896.

Discutendo quindi di vari progetti, quello che agli isolani appare più sensato e fattibile è oggetto di una importantissima relazione che il Comitato per il Ponte sull'Oglio invia in data 17 marzo 1896³⁴ alla Deputazione Provinciale di Cremona: qui sono contenuti i dettagli della spesa complessiva dell'opera e le relative richieste di finanziamento, dopo la descrizione dei passi fatti per giungervi, a maggior lustro del Comitato stesso e di Isola Dovarese in generale, capace di affinare i propri mezzi per giungere allo scopo prefissato...

Questa relazione è il primo vero atto concreto che si pone l'obiettivo di dare avvio alla costruzione del ponte, che ormai è un'opera da realizzarsi, che ha un costo stimato in un progetto definito e che pertanto deve ricevere precise somme a suo sostegno, da parte degli enti istituzionali presenti sul territorio.

Insomma, dopo aver incassato il parere di massima favorevole all'opera nel novembre 1894 e una serie di richieste di riduzione dei costi sui progetti presentati fino a quel momento, il Comune di Isola parte alla carica per ottenere risposte concrete su un'ipotesi più realistica.

Nella relazione citata viene infatti presentato nel dettaglio un progetto, simile a quello già in atto per il ponte di Marcaria, che raggiunge "solo" la cifra di 72 mila lire (per la concorrenza scatenata fra due ditte costruttrici promossa da Comune di Isola, che chiede preventivi sia alla Società Savigliano che alla Ditta Carlini di Milano...).

Su questa base il Comune di Isola, forte dell'ottimo lavoro della sua Commissione per il ponte, batte esplicitamente cassa, scovando interessanti e originali motivazioni a sostegno delle richieste avanzate non solo verso la provincia di Cremona ma anche verso quelle di Brescia e Mantova.

In questo atto, che riportiamo per intero, si legge dunque tutta la cronistoria fin qui riassunta; il Comitato per il ponte sull'Oglio scrive infatti che:

«il Consiglio Comunale, nella seduta del 13 agosto 1895, mente confermava la deliberazione presa dalla precedente amministrazione in data 4 ~~9~~mbre 1894, nominava un comitato composto dai sottoscritti consiglieri ed affidava i medesimi il mandato di esaminare e raccogliere tutti gli elementi che si reputassero opportuni onde appoggiare la domanda rivolta all'Amm.Provinciale per ottenere un concorso nella spesa per la costruzione del ponte sull'Oglio.

Nella petizione del 4 novembre 1894 si chiedeva, se non un concorso immediato, almeno un voto che prendesse in considerazione la nostra domanda, salvo assecondarla quando l'Amm. Prov. si fosse trovata in migliori condizioni finanziarie. Si domandava in sostanza che, se non si riteneva pel momento di accordare il concorso invocato, fosse almeno riconosciuta la ragione che dava fondamento alla nostra domanda.

³³ Relazione del Comitato per il ponte sull'Oglio, in ASC, ANT, 49, cat. Consiglio 1896, b. 2.

³⁴ Relazione del Comitato per il ponte sull'Oglio, in ASC, ANT, 49, cat. Consiglio 1896, b. 2.

Stabilita in questi termini la parte sostanziale della questione, ne consegue che il concorso che domandiamo dalla Provincia contenuto in limiti così ristretti da offrire larga speranza, se non la persuasione, che non verrà a mancare il suo appoggio. E pertanto non è soltanto un voto platonico che ora invochiamo, ma bensì una deliberazione che ci accordi il sussidio necessario che, secondo i nostri calcoli, si aggirerebbe attorno alle £ 25/m, come verrà in segui dimostrato.

Per ottenere un sussidio allo sforzo finanziario che è disposto a fare il Comune, e perché fosse meglio dimostrata la volontà di questa popolazione, il sott.o Comitato ha aperto una sottoscrizione per offerte private. La quantità rilevante di firme a questa sottoscrizione il valore di una unanime manifestazione degli abitanti di questo Comune per raggiungere l'intento.

Il Comitato si è inoltre rivolto a parecchi comuni, tanto della nostra che delle due finitime Province di Mantova e Cremona (?) interessati alla costruzione del nostro ponte e se non ha ottenuto un concorso nella spesa s'è però avuta la più ampia manifestazione di appoggio morale in conseguenza dei vantaggi che ne deriveranno ai Comuni stessi. Ulteriore vantaggio sarebbe poi quello di essere liberati dall'attuale pedaggio che verrebbe abolito colla costruzione del ponte; qualora si ottenessero dalle Province i concorsi nella spesa sui quali facciamo assegnamento.

È da ritenersi che in vista dei vantaggi che ne deriveranno a parecchi Comuni delle due province di Mantova e Brescia, si potrà ottenere dalle Province stesse un lieve sussidio che noi valutiamo complessivamente in 8 o 10 mila lire.

E per questo riguardo noi preghiamo la nostra Deputaz. Prov.le perché faccia pratiche per ottenere detto concorso.

Per la Provincia di Brescia potrebbe giovare il precedente del recente sussidio concesso dalla nostra Provincia per gli accessi stradali al Ponte di Seniga.

Per quella di Mantova il fatto che mentre il nostro Comune ha concorso nel pagamento dei danni di guerra del 1848-49 non partecipa in alcun modo al beneficio che è derivato a quella Provincia in seguito al conguaglio dei danni stessi.

Come è accennato nella petizione, il nostro Comune si assoggetta al grave sacrificio di contrarre un debito ammortizzabile di £ 30/m, sacrificio gravissimo se si considera la ristrettezza del nostro bilancio comunale e le limitatissime sue risorse.

Si avranno dunque: per contributo del Comune	£ 30000
" Per offerte private	" 7000
Per concorso delle province di Mantova e Brescia	" 10000
	" 47000
Spesa complessiva pel ponte	" 72000
Rimangono	£ 25000

Che noi domandiamo alla Provincia.

Il recente prestito deliberato dalla nostra Provincia di £ 2.800.000, onde coprire l'addebito fattole per conguaglio dei danni di guerra 1848-49, l'obbligherà per qualche tempo a mantenere la più rigorosa parsimonia nelle spese per cui dovremmo disperare di ottenere ora la somma che domandiamo per poter addivenire alla costruzione del nostro ponte. Ma se si considera che noi dovremmo concorrere coi nostri contributi per quanto modesti ad estinguere quel debito, mentre se non ci fossimo distaccati dalla Provincia di Mantova godremmo, sia pure indirettamente, dei vantaggi che sono stati fatti alla medesima in seguito a quella ripartizione, pare a noi che non dovremmo avere alcun dubbio sopra la concessione del favore che domandiamo.

Si potrebbe opporre che altri due comuni, Ostiano e Volongo, si trovano nelle nostre stesse condizioni circa quel debito. Ma è da osservare che Ostiano ha avuto il ponte ad opera della Provincia e fu quindi largamente confortato, Volongo ha da molti anni 5 chilometri di strada prov.^a.

Mente questo Comune non ha mai avuto direttamente il più piccolo vantaggio dalla Provincia ed è perfino escluso (unico nella Provincia) dal beneficio di poter ricoverare ammalati nei vostri Ospedali.

sollecitandole a vicenda nell'attivarsi, dimostrando l'importanza fondamentale di un intervento simile, facendo leva sul fatto che la costruzione del ponte avrà effetti positivi su tutto il territorio provinciale e non solo sul Comune in cui verrà edificato.

Le pressanti richieste di intervento ottengono un importante successo quando giungono alla Regia Prefettura della Provincia di Cremona.

In una nota indirizzata al Sindaco di Isola del 14 novembre 1898, infatti, il Prefetto Reggente scrive che «tranne il caso di impedimenti imprevisti, nella settimana ora incominciata mi sarà possibile di recarmi costà insieme al Signor Ingegnere Capo del Genio Civile Governativo, e così aderire alle insistenti preghiere fattemi da V. S. nello scopo di constatare di persona la necessità della costruzione di un ponte sull'Oglio»,⁴²

dopo aver ripetutamente pregato lo stesso Sindaco di non riservare alcun ricevimento ufficiale per l'occasione.

La visita del Prefetto porta buoni risultati.

Con l'arrivo del mese di dicembre 1898, infatti, il Consiglio Comunale di Isola Dovarese, dopo aver ottenuto attenzione dalla Provincia e la promessa del concorso nella spesa, affida alla Giunta

«ogni facoltà per ottenere dal Governo sussidio nella costruzione del Ponte sull'Oglio (...) chiedendo appoggio alla munificenza della Autorità governativa, protestandosi anticipata gratitudine e riconoscenza da questa intera popolazione».⁴³

Il Comune dunque chiede ufficialmente il concorso nella costruzione del ponte non più soltanto alla Provincia ma anche al Governo, nella specifica istituzione del Genio Civile.

Il 1899 è l'anno della svolta decisiva.

Per la costruzione del ponte, infatti, si è rivelato un progetto vincente -su tutti quelli presentati fino a quel momento alla revisione della Provincia e del Genio Civile- quello stilato dalla già incontrata *Società delle Officine di Savigliano*, che ha incontrato l'approvazione degli enti citati, dimostrandosi realizzabile con una spesa non superiore alle 75 mila lire: questo d'ora in avanti è il progetto di riferimento.

Sulla base di questo individuato progetto, la Provincia comunica di concedere al Comune un sussidio di £ 15mila.⁴⁴

Restano da reperire le restanti 60 mila lire... e vanno riviste in modo più realistico le stime del 1896, che promettevano di raggiungere tali finanziamenti in diversi modi.

In ogni caso il Comune di Isola non può permettersi di perdere questa occasione, e il sindaco Varoli Antonio vuole assicurarsi che l'intera Amministrazione sia più che mai ferma nel volere fino in fondo un'opera come il ponte, assumendosi la responsabilità di un simile investimento anche se questo fosse superiore alla preventivate disponibilità del Comune stesso.

Serve quindi uno scatto di ora più che mai, visto che il progetto Savigliano è già sulla carta e il sussidio della Provincia pure, pur se ben minore di quello chiesto...

...E questo scatto di decisione va reso ufficiale, perché il Sindaco sa bene che fino a questo momento l'esistenza del porto natante a Isola Dovarese -che comunque, nel bene e nel male, ha continuato a garantire il passaggio sul fiume e dunque a sostituire la funzione stessa del ponte- ha fatto più da freno che da sprone alla reale decisione di costruire il ponte stesso... tanto più ora, che per l'ennesima volta tale porto si trova nelle condizioni di dover ricevere ulteriore manutenzione straordinaria e si rischia quindi di impegnare in tale opera ulteriori risorse, spostando ancora più in là l'effettiva urgenza di provvedere a sostituirlo con il ponte.

Così, nella seduta del 5 febbraio 1899⁴⁵, il Consiglio Comunale è chiamato a «deliberare per mantenere il transito sull'Oglio a mezzo di ponte o di porto»: dato che il traguardo è lì, ormai prossimo, si decida finalmente se raggiungerlo, decidendo definitivamente che il porto sia solo una modalità di transito temporanea in attesa del ponte, vero obiettivo da realizzarsi quanto prima.

Dal punto di vista politico è quanto mai necessario che l'Amministrazione, in questa decisione, si mostri unita e concorde.

⁴² Nota della Regia Prefettura di Cremona indirizzata al Sindaco di Isola Dovarese del 14 novembre 1898, in ASC, Sto 1 1898, cat. VI governo.

⁴³ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale della seduta del 4 dicembre 1898.

⁴⁴ Dati desunti dal verbale di deliberazione del Consiglio Comunale del 5 febbraio 1899, in ASC, Sto 3, 1899, cat. I amministrazione.

⁴⁵ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale del 5 febbraio 1899, in ASC, Sto 3, 1899, cat. I amministrazione.

per questo si rende necessario l'innalzamento di «due centesimi della sovrimposta Terreni e Fabbricati per concorrere alla spesa del ponte da costruirsi sul fiume Oglio»⁵³.

Quest'ultimo provvedimento – discusso nella caldissima seduta di Consiglio Comunale del 1 ottobre 1899- induce il consigliere Marini Ercole (d'ora in avanti solitario protagonista di richieste e interpellanze a favore delle classi popolari) a proporre una serie di «mezzi per sollevare il gravoso onere sui piccoli proprietari e in beneficio dei grandi proprietari»: egli propone ad esempio «l'aumento della sovrimposta in maggior proporzione ai fondi oltre il fiume, per il migliorato valore» che ne ricaverebbero grazie alla costruzione del ponte (sarebbero infatti ovviamente più raggiungibili e meno scomodi); ancora, propone «l'attivarsi la tassa progressiva ed il caricare di qualche tributo anche i fabbricati rurali»; infine, come nota politica generale, invita caldamente il Consiglio a «non adottare alcun aumento all'addizionale dazio siccome gravante maggiormente il proletario».⁵⁴

Come si vede, la costruzione del ponte assume forti connotazioni politiche, nella misura in cui si debbono trovare i fondi necessari che il Comune intende investire nell'opera.

Il Consiglio discute a lungo, ma le proposte del consigliere Marini sono piuttosto sensate e poggiano sulla solida verità per cui «la classe povera (...) rappresenta la maggioranza della nostra borgata».

Pertanto, dopo non lieve dibattito e nonostante si approvi di «elevare al 40 % l'addizionale al dazio Consumo» dal 30% cui era,

«il Consiglio delibera di sopprimerla alla spesa che per il ponte dovrà incontrare il Comune, con una tassa progressiva di famiglia escludendone i piccoli redditi e portando al massimo la sovrimposta dei Terreni esistenti al di là dell'Oglio come quelli che dal ponte ricaverebbero il maggior vantaggio».

Infine, quindi,

« il Consiglio per alzata e seduta, a unanimi voti meno uno, delibera l'aumento in £ 1500 della sovrimposta sui Terreni e Fabbricati, pareggiando detta somma circa i due centesimi».⁵⁵

dichiarati come oggetto iniziale della trattazione.

Insomma tasse sì, ma almeno in parte progressive: anche la costruzione del ponte è crocevia di una piccola battaglia per la giustizia sociale a Isola Dovarese.

Tuttavia la spesa da sostenersi per il mutuo comunale in vista della costruzione del ponte è davvero elevata: oltre alla necessità di nuove tasse, nello stesso Consiglio del 1 ottobre 1899 si discutono provvedimenti per fare economia.

In particolare suscita accesa discussione la proposta di «diminuire fino a £ 100 la spesa della pubblica illuminazione», dalle £ 400 annue che ha richiesto fino a questo momento; nonostante da pochi anni soltanto Isola Dovarese disponga di un tale servizio (inaugurato come già detto il 1 gennaio 1889), la costruzione del ponte è il vero scopo comune cui devono tendere tutti gli sforzi della comunità, il resto passa in secondo piano.

Così il Sindaco comunica che l'illuminazione pubblica

« verrebbe limitata alle ricorrenze solenni come anche nei giorni di fiera ed ultimi di carnevale, salvo poche eccezioni di convenienza, in quanto che non si reputa necessaria per il minimo movimento personale in altre occasioni».

Insomma va bene la modernità, ma quando se ne può fare a meno per uno scopo più importante non si discute:

« il Consiglio per acclamazione di tutti i presenti approva la riduzione fino alla spesa di £ 100, dal prossimo anno in avanti, per la pubblica illuminazione, a motivo delle su espresse ragioni e ciò perché le rimanenti £ 300 siano confluite per la spesa del ponte».⁵⁶

⁵¹ *Oggetto da trattarsi nella seduta di Consiglio Comunale del 14 maggio 1899*, in ASC, Sto 3, anno 1899, cat. I Amministrazione.

⁵² *Oggetto da trattarsi nella seduta di Consiglio Comunale del 26 maggio 1899*, in ASC, Sto 3, anno 1899, cat. I Amministrazione.

⁵³ *Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale di Isola Dovarese del 1 ottobre 1899*, n. ASC, Sto 3, 1899, cat. I Amministrazione.

⁵⁴ *Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale di Isola Dovarese del 1 ottobre 1899*, n. ASC, Sto 3, 1899, cat. I Amministrazione.

⁵⁵ *Ibidem*.

⁵⁶ *Ibidem*.

Isola Dovarese

		Pei Comunisti Cent. ^{mi}	Per gli Estranei Cent. ^{mi}
1.	Per ogni legno, carro e carretto a due ruote condotte da un uomo, e trainato da un bue, cavallo, mulo od asino *	10	30
2.	Idem a due buoi, 2 cavalli, due muli o due asini *	15	40
3.	Per ogni legno e carro a 4 ruote condotte da un uomo e trainato da un bue, cavallo, mulo od asino *	10	30
4.	Per ogni legno o carro come sopra trainato da due bestie *	15	40
5.	Idem trainato da 3 cavalli, muli, asini o 4 buoi *	20	50
6.	Per ogni sedia a due ruote, con un uomo ed il cavallo	10	30
7.	Per ogni carrozza o timonella con un uomo ed 1 cavallo	15	40
8.	Per ogni timonella a 2 cavalli con due uomini *	20	50
9.	Per ogni persona a piedi *	---	05
10.	Per ogni persona a piedi con carretta a mano *	---	10
11.	Per ogni persona a piedi con bicicletta *	---	10
12.	Per ogni bestia asinina, equina e bovina *	5	10
13.	Per ogni maiale ingrassato *	2	05
14.	Per piccoli maiali, capre e pecore, cadauno *	1	02

* I trasporti dei comunisti sono soggetti a tassa speciale se carichi di mercanzie da commercio.

2° . l'andata ed il ritorno nello stesso giorno danno diritto ad un sol transito per le sole ore diurne. Per la notte si aumenterà una metà della tariffa.

3° . Il passaggio sia personale che con carri e veicoli un'ora prima dell'alzata del sole, e dopo un'ora dal tramonto, fa assoggettare anche i comunisti alle tariffe degli estranei.

Declaratorie alla tariffa del Ponte sull'Oglio In Isola Dovarese

1°. Sarà concesso il libero transito nelle ore diurne a tutte le persone aventi domicilio reale ed effettivo, o possesso tanto per le rispettive loro persone, come per le bestie, carri in genere, e materiali, prodotti del suolo, ed altri articoli espressi nella tariffa, purché siano di loro proprietà o anche inservienti al loro uso.

2. Per domicilio reale s'intende la dimora effettiva e continua nel Comune.

3. Per possesso s'intenderà quella persona accatastata che paghi nel comune non meno di £ 5 d'imposta Terreni o Fabbricati, esclusi però sempre quelli che hanno soltanto la nuda proprietà.

4. In punto ai possessori dimoranti in altro Comune il diritto di passaggio gratuito si estenderà anche alle loro famiglie per gli ascendenti, discendenti e coniugi.

5. I possessori dimoranti, ed anche i semplici dimoranti nel comune avranno diritto ala gratuito passaggio per le bestie inerenti alla conduzione dei soli fondi appartenenti a questo territorio C.^{lo} e così dicasi dei cereali ed altri prodotti in genere sempre però che non ne facciano oggetto di commercio. Sarà invece considerato commercio la vendita di qualsiasi prodotto da trasportarsi in altro comune anche coi veicoli del possessore.

6. Invece quando persone domiciliate, o possessori del Comune, vadano a provvedersi di materie prime di consumo, o di costruzione necessarie ai bisogni delle loro famiglie, alla coltivazione dei fondi, riparazioni e ricostruzioni di case ed edifici qui situati, vi sarà il passaggio gratuito, sempre però che siano usate condotte e condottieri del paese d'Isola Dovarese.

7. Pei possessori non domiciliati, il passaggio gratuito sarà limitato ai veicoli che conducono le loro persone non escluso il cocchiere anche non comunista, ma suo domestico, ed ai prodotti ricavabili dai soli fondi situati nel territorio Com.^{lo} d'Isola nella misura che possa concorrere alle loro famiglie.

8. I comunisti commercianti od industriali nel passaggio del ponte, escluse le persone nelle ore diurne, saranno soggetti ad uno speciale diritto risultante dalla tariffa.

9. Si pattuisce l'esenzione da ogni diritto di transito sul ponte a favore del personale tutto, e del materiale occorrente al R. Corpo del Genio Civile, nonché saranno obbligatorie quelle altre esenzioni che verranno imposte dal Governo.

10. La Ghiaia per queste Strade Com.^{li} avrà il gratuito passaggio se condotta da carrettieri qui dimoranti.

Ufficio Municipale a riscuotere quanto pattuito ogni volta che terminano il compito ricevuto. Ad esempio, tra le moltissime ricevute di pagamento emesse nel mese di settembre 1900, si legge che il sig. Vezzosi Oreste «dichiara (...) d'aver ricevuto dal Municipio d'Isola Dovarese la somma di lire ottantacinque e cent.^{mi} 60, importo di n. 57 giornate di terrazzieri impiegati nei lavori di terra per la formazione delle strade d'accesso al Ponte in ferro sul fiume Oglio.

Isola Dovarese li 9 settembre 1900
In fede, Vezzosi Oreste»⁶⁶

Ancora, si trovano le ricevute di pagamento per il movimento della terra necessaria a costruire le strade d'accesso al ponte, oppure di svariati lavori necessari al proseguimento dell'opera (disboscamento, taglio d'erba, trasporto ghiaia, opere di muratura per le spalle del ponte, ferro e vernice per la cancellata, ecc.).⁶⁷ In settembre si definisce anche l'assegnatario dell'appalto per il pedaggio sul Ponte dell'Oglio, che risulta essere il sig. Trecenti Vitale⁶⁸, il cui contratto vale «per un triennio (...) al corrispettivo prezzo d'affitto di Lire Duemilatrecentosessantacinque annue, con termine il 31 dicembre 1903»; il sig. Trecenti versa inoltre subito metà dell'affitto previsto «a garantire questa Amministrazione Comunale degli impegni assunti» e il pedaggio verrà riscosso a partire dal primo gennaio prossimo venturo⁶⁹, dunque dal primo gennaio 1901. Allo stesso modo viene svincolato il sig. Fantini Luigi dalla cauzione data per l'appalto della riscossione del pedaggio relativo al Porto comunale, che cesserà di esistere non appena il ponte sarà funzionante.⁷⁰

All'inizio di ottobre i lavori sono pressoché ultimati.

In poco più di cinque mesi il ponte è stato completato: bisogna prevedere l'inaugurazione solenne di un'opera così attesa e voluta.

Per questo, fin dall'inizio di ottobre, partono dall'Ufficio del Sindaco molti inviti a partecipare all'evento inaugurale previsto per il 21 ottobre 1900, indirizzati alle massime Autorità presenti sul territorio e a molti Comuni limitrofi, in cui si legge:

«Illustrissimo Signore,

Ho l'onore di invitare la S. V. alla solenne inaugurazione di questo Ponte Metallico sul fiume Oglio, che a cura del Municipio sarà tenuta nel giorno di Domenica 21 ottobre corrente anno alle ore 10,30 ant.^{na}.

Il ricevimento si farà nell'Ufficio Comunale presenti questi Amministratori che si lusingano di un cordiale aderimento.

Colla più alta osservanza

Il Sindaco
Antonio Varoli

Isola Dovarese li 2 ottobre 1900
Ore 10 pronta vettura a Torre Picenardi». ⁷¹

Isola Dovarese attende così l'evento, pregustando la gioia della festa promessa dagli splendidi Manifesti che informano sul programma del grande giorno, in cui si legge

«COMUNE DI ISOLA DOVARESE

MANIFESTO

Posto a cavaliere del fiume Oglio in questo territorio solido ed elegante PONTE METALLICO nel giorno di Domenica 21 ottobre prossimo avrà luogo una solenne inaugurazione:

Programma

1. alle ore 10,30 Ricevimento delle Autorità in questo Ufficio Municipale.
- 2.» » 11 Preceduti dalla Musica il corteccio si muoverà per l'inaugurazione del PONTE sul quale verranno pronunciati vari discorsi.

⁶⁶ Fascicolo conservato in ASC, Sto 8, cat. IV sanità.

⁶⁷ Idem. Moltissime note di spese per i lavori svolti in economia si trovano in ASC, Sto 8, 1901, Cat. IV sanità, tra cui copia della spesa per la consulenza del Regio Custode Idraulico Gaboardi Giovanni «per il servizio di assistenza ai lavori di raccordo degli argini maestri dell'Oglio colle rampe d'accesso al Costruendo ponte in ferro ad Isola Dovarese», e Nota spese pel Casino e pel Cancellò del ponte del 10 gennaio 1901.

⁶⁸ Nota della Regia Prefettura di Cremona del 25 settembre 1900, in ASC, Sto 6, 1900, cat. V finanze.

⁶⁹ Contratto di cauzione per l'appalto del Ponte del 13 ottobre 1900, in ASC, Sto 14, 1904, cat. V finanze.

⁷⁰ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale del 22 ottobre 1900, in ASC, Sto 8, 1901, cat. I amministrazione.

⁷¹ Invito all'inaugurazione del ponte in ferro, in ASC, Sto 6, 1900, cat. I amministrazione.

Ma... il paese che ospita tanta modernità è cambiato rispetto al ventennio precedente?⁷⁷

Per certi aspetti senz'altro. Per tanti altri, rimane fedele a se stesso.

Innanzitutto la popolazione è diminuita parecchio: dai 2426 abitanti del 1894 si passa ai 2124 alla fine del 1901.⁷⁸

Inoltre permangono un gran numero di poveri, e le risorse alimentari a sostegno dei meno abbienti sono spesso oggetto di circolari prefettizie specifiche, che invitano Isola e i vari comuni cremonesi a diminuire o calmierare il prezzo del pane e a «dare lavoro ai bisognosi con opere pubbliche»⁷⁹; per molti anni ancora le note inviate dal Comune agli organi territoriali di competenza evidenziano un costante numero di peggiori, cui il Comune provvede a fornire il sale gratuitamente.⁸⁰

Gli anni 1900-1901 vedono un grave inasprimento delle lotte dei lavoratori agricoli isolani, che promuovono dure agitazioni fino al giugno 1901, in cui ottengono la firma di un patto colonico migliorativo «tra agricoltori e coloni».⁸¹

L'analfabetismo è diffuso e radicato, nonostante la presenza di due scuole maschili e due femminili situate nella via Grande (poi Cavallotti, oggi via Pistoja): nell'anno scolastico 1899-1900 ben 72 ragazzi tra i 9 e i 12 anni non hanno ancora ottenuto il proscioglimento dell'obbligo scolastico, che richiede il superamento della II classe elementare.⁸²

Questi ragazzi sono già al lavoro nei campi e frequentano soltanto saltuariamente la scuola, assieme ai loro compagni più grandicelli, nonostante sia già in vigore la legge che «limita il lavoro dei fanciulli» a «sole» «sei ore dai 12 ai 15 anni»⁸³.

Ancora, gli adulti isolani completamente analfabeti sono un gran numero e per questo altrettanto grande è il numero dei potenziali elettori in realtà esclusi dal corpo politico attivo⁸⁴; più volte tra il 1899 e il 1900 il consigliere comunale Marini Ercole chiede al Comune l'apertura di una scuola serale in paese, che consenta ai lavoratori analfabeti di conseguire l'istruzione obbligatoria e con essa i diritti civili⁸⁵, ottenendo la definitiva approvazione della proposta nel Consiglio Comunale del 22 ottobre 1901.

Nonostante tutto, però, la costruzione del ponte favorisce senza dubbio l'avvio di una nuova fase nella vita di Isola Dovarese.

I trasporti e le comunicazioni ne traggono sicuro beneficio, anche se i mezzi rimangono quelli consueti e cioè carri, carretti, timonelle, qualche «vettura sospesa su molle» ecc: a tutto il 1901 circolano infatti in paese solo 5 biciclette⁸⁶, e delle «30 vetture» presenti «2 sono a servizio pubblico e nessuna di lusso né nessuna automobile».⁸⁷

E poi con il 1901 arriva ad Isola Dovarese la pubblica illuminazione a luce elettrica, appaltata al sig. Spedini Angelo, che provvede al funzionamento di «18 lampade della luce di 16 candele, dal 1/X al 31/03, tutte le sere dal tramonto alle undici».⁸⁸

Altro che l'economia imposta dallo sforzo per il ponte, ora la luce c'è davvero!

⁷⁷ Si veda il par. 2.2 del presente lavoro.

⁷⁸ Movimento popolazione residente al 31 dicembre 1901, in ASC, Sto 9 1901, cat XII Anagrafe e stato civile.

⁷⁹ Circolare della Regia Prefettura di Cremona dell'estate 1899, in ASC, Sto 3, 1899, cat. VI Governo.

⁸⁰ Nel 1904 si segnalano 62 peggiori cui destinare il sale gratuito. Elenco dei peggiori, in ASC, Sto 14, 1904, cat V finanze.

⁸¹ Patto colonico tra agricoltori e coloni, in ASC, Sto 9 1901, cat. XV Pubblica Sicurezza.

⁸² Statistica dell'Istruzione primaria e normale 1900, in ASC, Sto 7, 1900, cat IX Istruzione pubblica.

⁸³ Circolare sul limite del lavoro dei fanciulli, in ASC, Sto 5, 1899, cat. XI Agricoltura, industria e commercio.

⁸⁴ Ricordiamo che tra le motivazioni riportate in calce al registro degli aventi diritto al voto dell'epoca, viene considerata necessaria – oltre ad una soglia censitaria – l'indicazione del raggiunto obbligo scolastico (licenza elementare) o il conseguimento di ogni altro titolo di studio. (Riforma elettorale del 1882). Si veda in proposito il già citato G. Pezzella, *Storia del Corpo elettorale*, in

http://www.treccani.it/site/Scuola/nellascuola/area_storia/archivio/elettorale/pezzella.htm.

⁸⁵ Istanza di Marini e altri per l'apertura della scuola serale. In ASC, Sto 5, 1899, cat. IX istruzione. Idem in ASC, Sto 6, 1900, cat. I amministrazione.

⁸⁶ Ruolo nominativo dei possessori di velocipedi, anno 1900. in ASC, Sto 6, anno 1900, cat. V finanze e tasse comunali. In tale registro sono indicati come possessori di «velocipede del tipo bicicletta» gli isolani Aletti Luigi e Aletti Attilio Regolo (!), il dott. Giuseppe Malinverno, il sig. Mancini e il sig. Spedini Angelo, soggetti al pagamento di una specifica tassa.

⁸⁷ Statistica inviata in risposta alla nota della Regia Prefettura del 12 luglio 1901, in ASC, Sto 8 anno 1901 cat. VI governo.

⁸⁸ Capitolato d'appalto a trattativa privata per la pubblica illuminazione elettrica, in ASC, Sto 8, anno 1901, cat. I amministrazione.

provvista dei medicinali, ma che il darne libero ed intero passaggio sarebbe un affronto agli interessi degli altri terrieri». ⁹⁴

Così la richiesta degli abitanti viene respinta, dichiarando che
«osservato che la vigente tariffa pel nuovo Ponte sull'Oglio venne più volte regolarmente pubblicata senza reclami di sorta, che fu in conseguenza approvata dalle competenti Superiori Autorità (...) il consiglio delibera di licenziare l'istanza suddetta, dichiarandosi incompetente a prendere presentemente qualsiasi provvedimento». ⁹⁵

L'unico fieramente contrario alla decisione del Consiglio rimane il consigliere Marini Ercole.

Tuttavia gli abitanti d'oltre Oglio non si danno per vinti ed inoltrano formale reclamo alla Regia Prefettura, motivando la loro richiesta di esenzione dal pedaggio notturno sul ponte «essendo obbligo del comune di mettere in comunicazione le frazioni col capoluogo, articolo 16 legge sui lavori pubblici» e sottolineando come

« i loro interessi li costringono spesso a dover transitare sul detto ponte di sera sia per recarsi alla posta come per la compra degli alimenti, e anche per passare qualche ora nel capoluogo nelle lunghe serate d'inverno» ⁹⁶.

...Insomma anche la libertà personale è una necessità, no?

Il sindaco e la giunta sono però -anche nei Confronti della Prefettura- irremovibili, sostenendo ⁹⁷ che ad esempio prima del ponte, quando era in uso il porto, il passaggio notturno non era consentito affatto o in ogni caso quando necessario era comunque sottoposto a pedaggio; ancora, che la tariffa del ponte è molto simile a quella del porto, dunque non vi è stato eccessivo rincaro nonostante l'opera di gran lunga più comoda; allo stesso modo, che tale tariffa è ormai parte integrante del contratto di affitto che regola il pedaggio del ponte, dunque non è modificabile; infine, tale tariffa non ha avuto alcun reclamo nonostante sia stata affissa per lungo tempo sul ponte ed è stata approvata dalla stessa Prefettura e dalla Amministrazione Provinciale, che pure allo stesso modo del Comune si dichiara incompetente a dirimere la questione ⁹⁸.

Come si dice, la legge non ammette ignoranza...

E a tale proposito, con una sicurezza che oggi forse considereremmo venata di una punta di aristocratico dispetto, l'assessore che scrive tali note per la Prefettura non manca di far notare, fin dall'inizio della sua risposta, come le firme apposte a sostegno del reclamo «non siano tutte autentiche perchè riguardano persone illetterate»... ⁹⁹

Tuttavia il Prefetto, pur accettando in qualche modo la sovranità della decisione del Comune dato che esula dalle proprie competenze entrare in simili questioni, scrive al Sindaco due lettere, invitandolo implicitamente a riconsiderare la ferma opposizione alle richieste dei cittadini deliberata in Consiglio Comunale, sostenendo che

«(...) senza voler toccare il merito del ricorso collettivo, del quale non potrei occuparmi, vorrei consigliare la S. V. a riproporre a codesta Rappresentanza la discussione del reclamo in parola. Sono gli abitanti di una frazione dipendente da codesto Comune, che reclamano parità di trattamento, rispetto agli abitanti del Capoluogo (...) gli abitanti della frazione Caselle (...) possono avere molteplici e gravi ragioni di accedere al Comune durante la notte. Quello di limitare a costoro il passaggio notturno gratuito ai soli casi della chiamata del Sanitario, della levatrice e dell'assistenza religiosa, parmi una disposizione troppo restrittiva e vessatoria. Molte altre ragioni di interesse civile e commerciale possono rendere necessario il passaggio notturno del ponte. Per cui il pagamento del pedaggio in simili casi, imposto agli abitanti della frazione Caselle, rende ad essi più gravosa la

⁹⁴ Ibidem. Si veda inoltre *Allegato al contratto d'appalto del pedaggio sul ponte 1900-1903*, in ASC, Sto 12, 1903, cat. V finanze.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ *Reclamo degli abitanti della frazione Caselle alla Regia Prefettura di Cremona*, 11 dicembre 1900, in ASC, Sto 8, 1901, cat. I amministrazione.

⁹⁷ Note scritte a mano sul retro della *Comunicazione della Prefettura* che informa il Comune del reclamo degli abitanti d'oltre Oglio, 16 dicembre 1900, in ASC, Sto 6, 1900, cat. V finanze.

⁹⁸ *Nota della Regia Prefettura di Cremona* del 16 gennaio 1901.

⁹⁹ In effetti... alcune tra le firme sono estremamente faticose o troppo simili l'una con l'altra... e diverse perché più corrette da quelle apposte dai medesimi cittadini -con evidente maggiore fatica- all'istanza inviata al comune alla fine di novembre... Cfr. documenti di cui alla n.35 e alla nota 40 del presente lavoro.

Il Generale Francesco Pistoja, presente alla seduta del Consiglio, pur votando a favore della linea rigida del Sindaco, «esprime il proprio voto che pel nuovo appalto del Ponte siano accordate maggiori facilitazioni con riduzione dei prezzi di tariffa».¹⁰⁷
Insomma per ora niente riduzioni, se ne riparla al rinnovo dell'appalto del pedaggio.

Certo è che il tariffario previsto per il passaggio sul ponte suscita costanti problemi, almeno ogni volta che un caso particolare si presenti a chi, come il sig. Fantini Luigi, è preposto alla riscossione del pedaggio stesso. Per questo nella stessa seduta del 16 maggio si propongono alcuni chiarimenti in merito a quali prodotti considerare soggetti alla tariffa gratuita oppure a quella di «beni di industria e commercio», dato che il caso del trasporto del latte è stato fino a quel momento di dubbia attribuzione; ora si chiarisce che anche il latte sia da considerarsi «prodotto primo del suolo» come il fieno ed altri, perciò soggetto al passaggio gratuito.

Contrario alla decisione,

«avendo (...) fatto osservare che a differenza del fieno, il latte è oggetto di industria e di commercio non essendo a tenore di tariffa quale prodotto primo del suolo»,

il consueto e tenace consigliere Marini Ercole, stavolta appoggiato anche dal collega Baetta Gaetano.¹⁰⁸

3.5 Conseguenze del ponte: conti da saldare.

Al di là delle questioni relative a proteste e reclami vari riguardanti il pedaggio sul ponte, già piuttosto spinose, il Consiglio isolano si trova, nell'estate 1901, a dover deliberare i diversi «provvedimenti finanziari a saldo costo del Ponte sull'Oglio».¹⁰⁹
Del resto l'opera c'è, le proteste pure, e anche i conti vanno infine pareggiati.

Già...ma qual è la situazione finanziaria che, ad opera ormai conclusa da un semestre, si profila per le casse comunali? Quanto è realmente costato il ponte e quanto resta da pagare?

Chiarissima è a questo proposito la relazione che la Giunta (formata dal Sindaco Varoli Antonio e dagli Assessori Bonetti Antonio e Dovara cav. Ing. Achille) prepara per la discussione in Consiglio, prevista per il 24 luglio 1901.¹¹⁰

In questa relazione si legge infatti¹¹¹:

«all'Onorevole Consiglio Comunale di Isola Dovarese.

Come risulta dalla deliberazione Consiliare del 7 febbraio p.p. (...) venne liquidata ed assodata tutta la spesa occorsa ed occorrente pel pagamento della costruzione del ponte in ferro sull'Oglio in questo Comune, per un totale di £ 89 927,60.

In conto di quanto dovevasi alla Società delle Officine Naz.¹¹² si Savigliano furono puntualmente pagate £ 49 000 nei 6/10 del 1900, e £ 26 667,81 a saldo del nove decimi importanti in complesso £ 75 667,81, restandosi insoluto l'ultimo decimo di £ 8 407,53 che devesi pagare dopo un anno dal collaudo, e cioè verso l'ottobre del corrente anno.¹¹²

Oltre a ciò dalla Giunta furono sopportate altre spese inerenti al detto ponte per £ 5 852,76 che con l'assegnato alla Società di Savigliano furono come appunto il prezzo di costo effettivo e reale delle sopramenzionate £ 89 927,60.

A far fronte ai detti pagamenti vennero destinati i seguenti cespiti:

- | | |
|--|-----------------------|
| 1. mutuo contratto colla Banca Popolare di Cremona | per £ 40 000 |
| 2. offerte volontarie dei Comunisti ¹¹³ | £ 5 000 |
| 3. sussidio della Provincia di Cremona | £ 15 000 |
| | si riportano £ 60 000 |
| | vedi retro £ 60 000 |
| 4. sussidio avuto dallo Stato | per £ 10 000 |
| 5. incassi ottenuti per maggiori tasse e imposte | |

¹⁰⁶ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 557, 558, 559 del 16 maggio 1901, ASC, Sto 8, cat. I amministrazione.

¹⁰⁷ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 558 del 16 maggio 1901, ASC, Sto 8, cat. I amministrazione.

¹⁰⁸ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 560 del 16 maggio 1901, ASC, Sto 8, cat. I amministrazione.

¹⁰⁹ Convocazione al Consiglio Comunale del 14 luglio 1901, in ASC, Sto 8, 1901, cat. I amministrazione.

¹¹⁰ Idem.

¹¹¹ Relazione della Giunta per il Consiglio del 24 luglio 1901, in ASC, Sto 8, 1901, cat. I amministrazione.

¹¹² Ricordiamo che il preventivo iniziale si aggirava sulle 75 mila lire. In proposito si veda il cap.2 di questo lavoro.

¹¹³ Abitanti del comune.

Con l'ottobre 1901, ad un anno esatto dal collaudo effettuato sul ponte, la Società Nazionale delle Officine di Savigliano, costruttrice dell'opera, chiede il saldo definitivo dovuto, e il Comune puntualmente lo versa. Almeno il grosso è fatto, dunque.¹²¹

Tuttavia, come già il primo di 40 000 lire, anche questo secondo mutuo di 10 000 va pagato, ovviamente. E allora, visto che a dicembre 1901 nessuna delle entrate morose si è ancora concretizzate, il Consiglio riunitosi il 26 dicembre 1901 (!) delibera

«provvedimenti da prendersi contro il Comune di Pessina per mancato pagamento delle offerte £ 3000 a sussidio del Ponte»,

ed inoltre, facendo rientrare dalla finestra ciò che era uscito dalla porta,

«invocare dal Consiglio Provinciale un secondo sussidio per il costruito ponte in ferro sull'Oglio»¹²²

secondo la relazione predisposta dalla Giunta Comunale¹²³ ...a dimostrazione che la benedetta cifra prevista per le requisizioni del 1848-49, dovuta e ormai diventata l'unica entrata arretrata su cui concentrarsi, può ben essere ignorata se al suo posto un eguale sussidio portasse un po' di ossigeno alle casse comunali isolane!

In definitiva, la Giunta chiede alla Provincia un nuovo sussidio di almeno 10 000 lire, considerando inoltre il fatto che

«per una consimile opera [ponte] progettata fra Calvatone e Acquanegra, vennero deliberati due sussidi eguali di £ 15/m cadauno dalle Province di Cremona e Mantova, mentre che per il nostro ponte perché tutto posto sul territorio d'Isola Dovarese, e sebbene vicino alle altre due Province di Mantova e di Brescia, dalle quali dista meno di un chilometro dalla prima e qualche chilometro dalla seconda, non ci fu concesso che un solo sussidio di £ 15/m dalla Provincia di Cremona».¹²⁴

Eppure...nulla si muove, per molti mesi.

Non arriva il sussidio né tantomeno l'indennizzo delle famose guerre del 1848-49, che tra l'altro comporterebbe l'entrata di una somma non da poco, visto che l'Amministrazione isolana conteggia una cifra di ben 13 757, 28 lire spettanti complessivamente ai comuni di Isola, Ostiano e Volongo!!!!¹²⁵

Così, nell'ottobre 1902, il Consiglio Comunale isolano delibera di

«stare in giudizio in concorso a Ostiano e Volongo per avere dalla Provincia di Cremona l'indennità dei danni di guerra del 1848-49».

In un modo o nell'altro questi soldi vanno recuperati, per saldare i debiti.

Si va per vie legali, insomma, e l'esito della vicenda richiederebbe un'altra storia...

Invece noi qui concludiamo, essendo ormai definita nelle sue linee generali la lunga vicenda anche ha portato alla costruzione del ponte.

3.6 Conclusione.

Infatti, nonostante tutte le difficoltà e le proteste, le ansie e le complicazioni seguite alla sua costruzione, il ponte in ferro intanto è là, «solido ed elegante» come il giorno della sua inaugurazione, a ricordare che ogni impresa, apparsa impossibile nel passato, si dimostra invece realizzabile quando i tempi siano maturi.

¹²¹ Carteggio tra Società di Savigliano e Comune di Isola Dovarese, 24 e 31 ottobre 1901, in ASC, Sto 16, 1905, cat. I amministrazione.

¹²² Convocazione del consiglio comunale del 20 dicembre 1901, in ASC, Sto 8, 1901, cat. I amministrazione.

¹²³ Appunti del 20 dicembre 1901 per la relazione della giunta al Consiglio, in ASC, Sto 8, 1901, cat. I amministrazione.

¹²⁴ Ibidem.

¹²⁵ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 592 del 5 ottobre 1902, in ASC, Sto 100, cat. I amministrazione.

Ho appena finito di leggere la bellissima ricerca di Rossella sulla vicenda della costruzione del ponte in ferro di Isola Dovarese e quindi accetto volentieri il suo invito a parlare, in termini prevalentemente ingegneristici, del progetto della Savigliano, ditta costruttrice del ponte in oggetto.

L'idea di studiare più a fondo la nascita e la vita del vecchio ponte in ferro (già ponte Umberto I, poi ponte dei Tre Martiri) si è messa in moto alla fine dell'ultimo inverno, quando Simona (Sindaco di Isola Dovarese) mi ha invitato a studiare la fattibilità tecnica del recupero del ponte per un suo utilizzo ciclo-pedonale. Un primo esame visivo mi ha consentito di capire immediatamente come i danni più gravi causati dalla corrosione alle strutture del ponte siano sostanzialmente concentrati in zone molto limitate, in prossimità delle spalle, e mi ha quindi consentito una risposta immediata al quesito, sostanzialmente affermativa.

Al fine di evitare di procedere ad un laborioso rilievo delle strutture ho quindi compiuto il tentativo di ricercare il progetto presso l'Archivio di Stato di Cremona (di seguito: "ASCR"). Qui, grazie al fattivo interessamento della Direttrice e dei suoi collaboratori, in pochi giorni è saltata fuori una grande quantità di documenti, di grande interesse sia da un punto di vista meramente tecnico che da un punto di vista estetico e documentale. Fra gli altri, tutti i disegni costruttivi e la relazione di calcolo. Mostrati tali documenti al Sindaco, è subito nata l'idea della mostra documentaria, organizzata dal comune di Isola, con la collaborazione dell'Archivio di Stato, della Pro-Loce e del Laboratorio della Memoria, con il patrocinio della Provincia di Cremona, della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, dell'Ordine degli Ingegneri e di quello degli Architetti.

La storia del ponte dei Tre Martiri, già ponte Umberto I° (ponte ad uso esclusivamente stradale) si intreccia con quella di un altro ponte pure in ferro e pure costruito dalla Savigliano, quest'ultimo ad uso esclusivamente tramviario. In Archivio infatti sono giunte, dal Genio Civile e dall'Amministrazione Provinciale, le pratiche relative ai due ponti.

Verosimilmente prima di decidere la costruzione di un nuovo ponte ad uso esclusivamente tramviario l'Amministrazione Provinciale aveva valutato, con esito negativo, la possibilità di adattare a tale uso l'esistente ponte stradale. Verosimilmente per tale esigenza taluni elaborati progettuali del ponte stradale sono finiti nella pratica del ponte tramviario.

Il ponte stradale è stato inaugurato nel 1900 e, a seguito di alterne vicende che andremo poi a ricordare, è giunto sino a noi in condizioni ancora più che discrete, nonostante i suoi 108 anni di età. Il ponte tramviario invece è stato inaugurato nel 1929 ed ha cessato di esistere dopo meno di cinquant'anni, in occasione della costruzione del nuovo ponte in cemento armato che attualmente consente alla strada provinciale l'attraversamento dell'Oglio.

Prima di venire all'esame degli aspetti progettuali del ponte stradale mi pare opportuno integrare la ricerca di Rossella, che peraltro è volutamente basata sui soli documenti disponibili presso l'Archivio Storico Comunale, con la citazione di un brano preso dalla "Descrizione dello stato fisico-politico-statistico-storico-biografico della provincia e diocesi di Cremona" del sacerdote Angelo Grandi dell'anno 1858:

Ponte di Marcaria, eseguito nel 1894 dalla società Savigliano, lunghezza completa della travata m. 119 (5,50+18+18+18+18+18+5,50), larghezza ml 5,00, pavimento in ghiaia su ferri Zorès, sostegni con sette stilate in ferro semplici formate con due colonne in ferro collegate con crociere, le testate in muratura esistevano già...le stilate in ferro appoggiano sopra una fondazione in legname larice formata con 4 pali a gruppo per ogni colonna...il ponte fu eseguito a forfait dalla società di Savigliano per £. 80.000...

IL PONTE E' RIUSCITO BENE, DIEDE OTTIMI RISULTATI NELLE PROVE E MI PARE IL NON PLUS ULTRA DEL BUON MERCATO.

Ponte di Gazzuolo, eseguito nel 1876 dall'ing. Prof. Galupin...Fasoli(?) di Savona, lunghezza completa della travata m. 116,32 (4,16+18+24+24+24+18+4,16), senza spalle in muratura, larghezza ml 9,00, pavimento in ghiaia su ferri Zorès, sostegni con sei stilate doppie collegate a croce... fondazione in legname larice...due pali per colonna...totale numero 10 per stilata...questo ponte fu rinforzato nella travata pel passaggio della tramvia...prezzo originario £. 100.000...HA DATO BUONA PROVA... RITENGO PIU' SICURO E PIU' PRATICO IL SISTEMA ADOTTATO DALL'OFFICINA DI SAVIGLIANO

Relazione primordiale: (vedi ASCR-Genio Civile classe IV sottocl. C fascic. 92)

in data 12 gennaio 1899 l'Ingegnere Capo dell'Ufficio di Cremona del Corpo Reale del Genio Civile (ing. Martinelli) firmava la Relazione primordiale sulla indicazione e sulla scelta del tipo di un ponte in ferro da costruire a cavaliere del fiume Oglio contro l'abitato di Isola Dovarese. Il documento è manoscritto e consiste in una pagina di copertina e quattordici pagine di testo, ognuna delle quali divisa in trentuno righe orizzontali e due colonne verticali, delle quali una bianca ed una scritta.

L'Ingegnere capo rende conto del fatto che ad oggi (12/01/1899) sono disponibili tre proposte tecnico-economiche ("Del valico dell'Oglio contro Isola Dovarese mediante un ponte stabile per servizio di strada ordinaria si hanno tre studi, tutti di massima, ma in diverso grado sviluppati"), delle quali le prime due sono state sottoposte in tempi successivi (22/12/1895 e poi 18/11/1896) dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, mentre la terza proviene dalla Stabilimento l'Aurora dell'ingegnere Della Carlina.

Quest'ultima proposta viene liquidata rapidamente dall'Ingegnere capo del Genio Civile in quanto riferita ad una luce di 90 metri, ritenuta adeguata sì alla massima piena del fiume, ma comunque tale da causare un restringimento inaccettabile rispetto alla larghezza del corso della acque ordinarie, pari a circa 100 metri. Molto critico è l'Ingegnere Capo anche in relazione alle calcolazioni del Della Carlina, che ha proposto tre sole campate di 28, 34 e 28 metri adottando un'altezza statica delle travi maestre pari ad 1/17 della luce anzichè 1/10 come suggerito dalla Scienza delle Costruzioni. Un errore grossolano è pure individuato nella determinazione del carico permanente della ghiaia e dei ferri Zores, che deve essere rettificato in 450 kg/mq anzichè 300 come calcolato. Anche la sollecitazione ammissibile adottata dal Della Carlina (10 kg/mm² per le briglie e 9 kg/mm² per le sbarre del traliccio) è ritenuta troppo elevata dall'Ingegnere Capo, che inoltre non accetta l'ipotesi che il carico di una ruota si ripartisca su ben tre ferri Zores anzichè gravare sopra uno solo. Pure non è gradita la proposta di impiegare ferro laminato in luogo di acciaio dolce. Il prezzo proposto in lire 75.000 viene rettificato in 100.000 lire per tener conto di tutti gli adeguamenti che sarebbero necessari al progetto.

La seconda proposta della Savigliano, che prevede una luce totale di 105 metri divisa in tre campate da 21 metri cadauna viene pure bocciata semplicemente perché nella lettera del 20 gennaio 1897 con la quale sembra che la società abbia diretto al Comune la nuova proposta, non si precisa il costo del manufatto nè si fissa alcuna condizione costruttiva.

- con la formula di Navier si calcola il rapporto tra i momenti flettenti e resistenti, desumendo così il coefficiente di lavoro nel centro delle briglie delle travi maestre in kg 750 al cmq, che è ammissibile per l'acciaio dolce alla trazione, mentre risulta pari a 950 sulla prima pila, alquanto elevato tanto più che non si tiene conto della deduzione dell'area resistente per i fori dei chiodi, sarebbe perciò conveniente aumentare lo spessore delle piattabande da mm 9 a 10;
- nel traliccio le sbarre compresse sono calcolate con la formula di Rankine, per le quali si ammette un carico di 900 kg/cmq;
- non risulta dai disegni né la distanza dei Zores, né il sistema del loro collegamento ai longheroni, alle quali mancanze si dovrà sopperire o completando quei disegni o producendone un altro trattandosi di particolari molto importanti;
- il ferro ad U del lungherone paraghiaia lavora al massimo a kg 7;
- la lunghezza di libera inflessione dei montanti delle stilate è diversa nel senso della corrente e nel senso normale alla corrente stessa;
- la sollecitazione sul montante della stilata è effettivamente pari a 51,2 ton contro le 86 ton e le 110 ton ammissibili nelle due ipotesi;
- i pali di sostegno delle stilate sono caratterizzati da un lavoro alla compressione del legname rovere determinato in 0,2 kg al mmq, potendosi far conto fino a 0,6;
- il rifiuto da esigersi per i pali alla infissione, che si ammette in 3 mm per l'ultimo colpo di maglio al peso di kg 400 cadente da un'altezza di mt. 1,80 sembra troppo elevato...il rifiuto dovrebbe essere al massimo 2 mm;
- ...non conoscendo affatto il terreno di fondazione sarà opportuno assicurarsene preventivamente con qualche terebrazione;
- ...si potrà, anzi si dovrà distruggere la strada d'accesso al Porto natante stesso in sponda destra poco superiormente alla località del progettato ponte, strada che funzionando da repellente spinge in tempo di magra specialmente le acque verso la sponda sinistra.

Proseguendo la lettura si trova poi un quadro completo dei ponti allora esistenti sul fiume Oglio:

- quello di Seniga a monte della confluenza del Mella e quello di Ostiano, poco a valle della confluenza suddetta, entrambi in ferro e superiormente ad Isola Dovarese;
- quello di Canneto in legno a circa otto chilometri inferiormente ad Isola ed a monte della foce del Chiese;
- quelli di Marcaria e di Gazzuolo entrambi in ferro ed a valle della foce del Chiese stesso;
- il ponte di Seniga, per strada ordinaria, è ad una sola travata metallica divisa in tre campate da due stilate in ferro e la sua luce viva fra le testate in muratura è di metri 66;
- quello di Ostiano, per strada ordinaria e tramvia a vapore, è pure ad una sola travata metallica divisa in tre campate da due pile in muratura ed ha una luce viva di metri 90;
- quello di Canneto, per strada ordinaria, è in legno con testate in muratura diviso in tredici campate da stilate pure in legno e la sua luce fra i vivi delle testate è di metri 80;

Lettera del 9 giugno del 1900: (vedi ASCR)

in allegato alla sopradescritta lettera, non reperita, Savigliano sottopone al Comune di Isola Dovarese i sottoelencati disegni:

DIS. N° 4901, con data 27.III.99, titolo: Murature, scala 1:100;

DIS. N° 20058, con data 19.IX.99, titolo: Profilo, scala 1:1000-1:100;

DIS. N° 20111, con data 14.XI.99, titolo: Prospetti, sezioni e particolari, scala 1:10;

DIS. N° 20112, con data 15.XI.99, titolo: Particolari delle stilate e degli appoggi, scala 1:5-1:10;

DIS. N° 20113, con data 15.XI.99, titolo: Sezione trasversale e particolari, scala 1:10;

DIS. N° 20115, con data 17.XI.99, titolo: Distribuzione dei ferri, scala 1:100.

I sopradescritti disegni si presentano in forma di "copia blu", ovvero in termine anglosassone "blueprint", più propriamente riproduzioni fatte mediante cianografia. Chi volesse sapere di più in relazione a tale tecnica di riproduzione, utilizzata fino agli anni '50 del secolo scorso, può consultare, on line, la relazione del Prof. Ing. Emilio Chirone avente titolo "L'evoluzione del Disegno Tecnico, dal blueprint alla realtà virtuale" (vedi www.fondazionemicheletti.it).

Dalla lettura dei sopracitati disegni si può ricavare la seguente descrizione, che sostanzialmente coincide con quanto si può rilevare dal vero:

il ponte appoggia su due spalle e sei pile intermedie, così da coprire sette campate, delle quali le due di estremità misurano 8,10 metri, mentre quelle intermedie misurano 18 metri ciascuna, così che la lunghezza totale del ponte risulta essere pari a 106,20 metri.

I due appoggi di estremità, comunemente detti le spalle del ponte, interamente in muratura sagomata a "C", sono visibili nella tavola delle murature (dis. 4901), tavola che sulla destra ben rappresenta le spalle in pianta, di fianco e di fronte. Le travate reticolari portanti il ponte appoggiano mediante carrelli in ghisa su elementi in pietra aventi ognuno dimensione di centimetri 90x90 in pianta e 40 di spessore. Tali elementi in pietra sono a loro volta sopportati dalla possente muratura, spessa 125 centimetri nella parte superiore e 145 in quella inferiore.

I carrelli in ghisa, rappresentati in scala 1:5, sono ben visibili all'estremità destra del disegno 20112

Le pile intermedie sono metalliche ed appoggiano su una fondazione ben visibile nella tavola delle stilate e degli appoggi (dis. 20112), tavola che ben rappresenta l'originale fondazione, interamente realizzata in legno e consistente in otto pali in legno diametro 30 centimetri oltre a due diametro 25 centimetri per ogni stilata, pali sopra la testa dei quali sono poste in orizzontale opportune travi in legno di forma squadrata, aventi sezione approssimata 30x30 centimetri: sopra le teste degli otto pali diametro 30 centimetri dette travi vengono triplicate orizzontalmente, avendo le superfici verticali di contatto leggermente inclinate cosicché la trave centrale viene leggermente sospinta verso l'alto dalle due laterali per effetto di chiavarde in ferro del diametro di 27 millimetri che le stringono. E' inoltre presente una punta in ferro della lunghezza di un metro e diametro di 30 millimetri che vincola le travi orizzontali in occasione di ogni palo verticale. La tavola di progetto non precisa la lunghezza di detti pali. Essendo però la testa di detti pali posta a quota +26,70, come chiaramente indicato nel disegno, dal disegno 4901 si può dedurre come la parte non infissa di detti pali non sia più lunga di 1,20 metri.

La stilata metallica è costituita da due colonne poste a 5 metri di distanza, quindi sotto gli assi delle travate portanti il ponte. Dette colonne appoggiano sopra le travi orizzontali di fondazione in legno alla quota di 27,00 metri, e sono controventate fra loro con una croce di S. Andrea realizzata in profilati ad angolo. Fra la testa delle colonne

Il ponte tramviario di Isola Dovarese.

L'intera documentazione progettuale di questo ponte, oggi non più esistente, è disponibile presso l'Archivio di Stato di Cremona.

Di questo progetto vogliamo segnalare, per la eccezionale qualità grafica, il disegno delle opere d'arte delle rampe d'accesso

Lavori dell'anno 1929: (vedi ASCR-Genio Civile classe IV sottocl. C fascic. 92)

in data 21 settembre 1929 il Podestà di Isola Dovarese, con lettera 1164, scrive al Corpo Reale del Genio Civile di Cremona richiedendo che vengano adottati i provvedimenti del caso, allegando domanda a firma del sig. Carasi Amedeo (detta lettera del sig. Carasi non è reperibile).

Con lettera 4623 del 14 novembre(?) 1929 il Genio Civile risponde respingendo la domanda del sig. Carasi, domanda che verte sulla possibilità di costruire un muro di cinta a distanza inferiore ai tre metri dal ciglio di una strada fuori dell'abitato.

L'argomento evidentemente **nulla ha a che vedere con il nostro ponte**, però, pinzato alla lettera ed alla risposta si trova un disegno datato 11 settembre 1929 avente titolo "Lavori di consolidamento al ponte di Isola Dovarese".

Tale disegno mostra lavori di consolidamento alla seconda stilata (non è chiaro da quale lato del ponte), eseguita mediante l'aggiunta di armature in ferro ed in legname (larice per i pali e abete per il rimanente). Insieme al detto disegno si trova anche la stima dei lavori datata 17 settembre 1929, per lavori di somma urgenza di puntellazione della seconda stilata del ponte in ferro di Isola Dovarese, per un totale di £ 10.000.

I lavori descritti nel computo consistono essenzialmente nella provvista a piè d'opera di pali in legno larice nostrano del diametro medio di cm 30, provvisti di puntazze e spalmati con catrame, nella loro infissione con battipalo sino al rifiuto, nella fornitura e posa in opera di legname di abete per la formazione dell'incastellatura di sostegno...etc etc

In sostanza si era avverato quanto previsto dall'ing. Martinelli già nel 1899: la modesta forza economica del comune di Isola non avrebbe consentito l'esecuzione di un sistema di fondazioni affidabile nel tempo. Nessuna documentazione scritta è per ora emersa circa l'esecuzione dei lavori, ovvero chi li abbia eseguiti e se siano stati effettivamente eseguiti.

La prosecuzione della ricerca nell'archivio Comunale probabilmente ci chiarirà questi dubbi.

Lavori progettati dall'Ing. Giulio Ceruti nell'anno 1939/40: (vedi ASCR-Genio Civile classe IV sottocl. C fascic. 92)

in data 11 luglio 1939 (17° anno dell'era fascista) l'allora giovane ing. Giulio Ceruti, assistente del prof. Danusso del Politecnico di Milano, firmava il progetto dei lavori di riparazione del ponte carrettiero in ferro sul fiume Oglio di Isola Dovarese. Il progetto comprendeva la tavola 1 (planimetria e profilo) e la tavola 2 (particolari degli architravi, palafitte, cavalletto provvisorio in legno e passerella pedonale di servizio): in coincidenza di una pila (anche questa volta la seconda) la cui fondazione evidentemente aveva ceduto, si prevedeva il rifacimento delle fondazioni stesse con impiego, questa volta, di ben sedici pali in calcestruzzo. L'elaborato progettuale reperito indica una modifica per revisione dei prezzi in data 12 dicembre 1940. Insieme agli elaborati grafici sono disponibili anche gli allegati predisposti per la gara d'appalto, nonché una minuta per la richiesta di pubblicazione della gara sul quotidiano "La Provincia".

Anche qui nessuna documentazione scritta è per ora emersa circa l'esecuzione dei lavori, ovvero chi li abbia eseguiti e se siano stati effettivamente eseguiti. Una

corrosione, in taluni punti passante. Per fortuna tale fenomeno interessa in modo molto grave solo due porzioni molto limitate del ponte, vale a dire quelle in prossimità delle testate, dove, verosimilmente la vegetazione ha avviluppato le strutture in acciaio e, nel periodo autunnale e invernale, il marcire delle foglie ha causato la corrosione delle strutture.

Sono inoltre in cattive condizioni molti ferri montanti e diagonali delle travi maestre portanti, laddove il costruttore iniziale (la Savigliano) realizzò l'accostamento diretto di due profilati angolari, anziché disporli "a farfalla".

Per garantire lunga vita al vecchio ponte sarà sufficiente:

- sostituirci le parti più ammalorate (comunque non più del 5/6 % del totale);
- fargli un buon trattamento superficiale mediante sabbiatura ed applicazione di antiruggine e smalto;
- alleggerirlo in modo radicale eliminando l'attuale impalcato che potrà essere sostituito da una efficiente struttura molto più leggera, parte in legno e parte in grigliato metallico;
- dotarlo, alle due estremità, di idonei giunti di dilatazione a pettine che gli consentano di allungarsi d'estate ed accorciarsi d'inverno.

Attualizzazione dei costi di costruzione e riparazione del ponte stradale di Isola Dovarese:

per concludere questa breve relazione tecnica ritengo utile e curioso attualizzare i costi sostenuti per costruire e per mantenere il ponte.

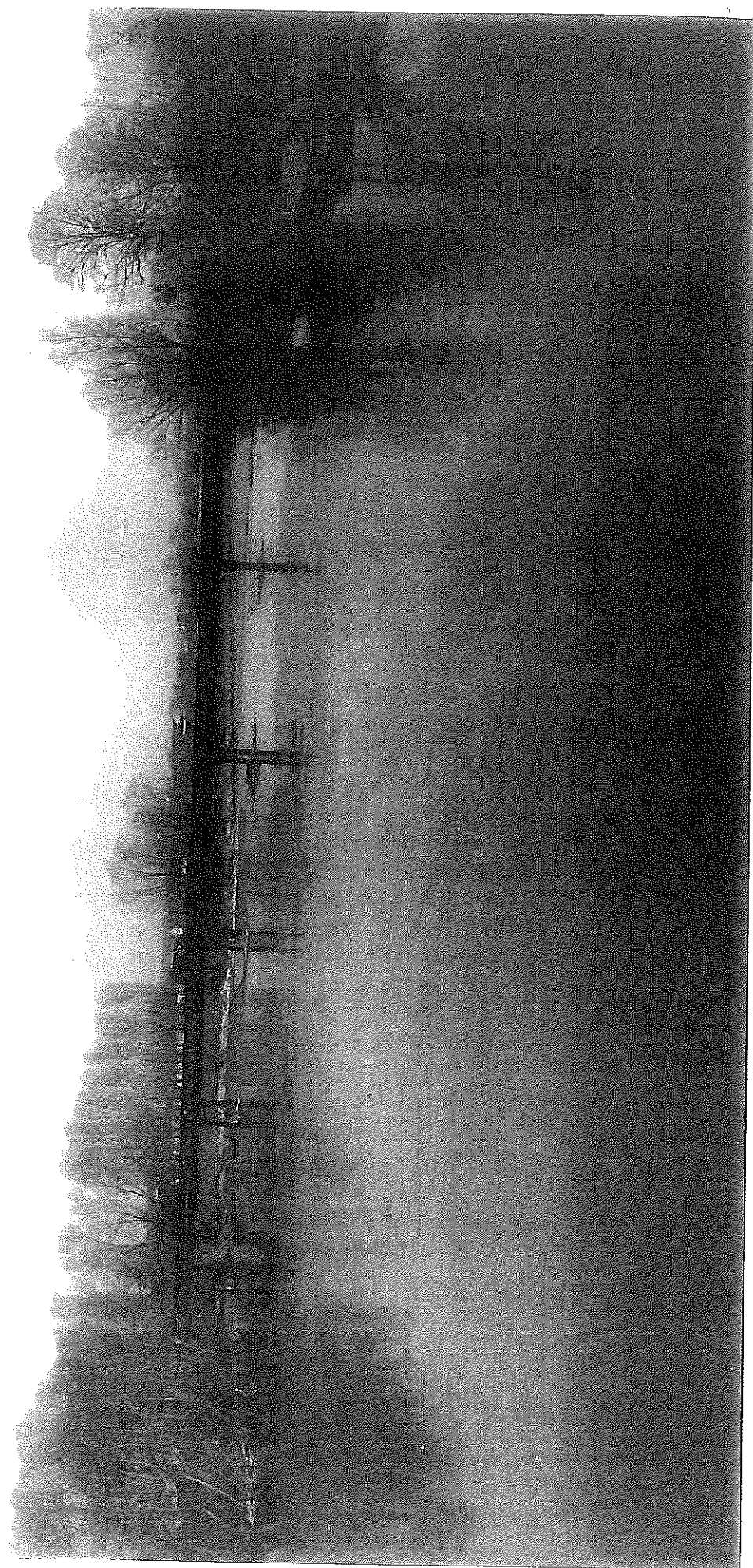
Attingendo a tabelle di rivalutazione della lira facilmente reperibili on-line apprendiamo che una Lira del 1900 vale circa 4 Euro del 2008, una Lira del 1929 vale circa 0,8 Euro del 2008, una Lira del 1946 vale circa 0,03 Euro del 2008, una Lira del 1947 vale circa 0,018 Euro del 2008.

Di conseguenza il costo di costruzione, risultato a consuntivo circa 87.000 Lire nel 1900, attualizzato risulterebbe pari a circa 348.000 €.

Per realizzare le strade di accesso (opera non appaltata alla Savigliano) il Comune di Isola pagava la giornata lavorativa dei "terrazzeri" impegnati in ragione di 4,5 €/giornata. Tale costo per ogni giornata lavorativa, attualizzato, risulterebbe pari a 18 €. Supponendo ottimisticamente che la giornata lavorativa fosse di 9 ore risulterebbe un costo orario pari a 2 €, quindi meno di un decimo del costo odierno.

Il costo dei lavori di consolidamento del 1929, che furono allora stimati in 10.000 Lire, attualizzati risulterebbero oggi pari a circa 8.000 €.

Il costo dei lavori di riparazione dei danni di guerra, eseguiti nel periodo 1946/47, che furono allora consuntivati in 8.450.000 Lire, attualizzati ad oggi risulterebbero pari a circa 215.000 €.

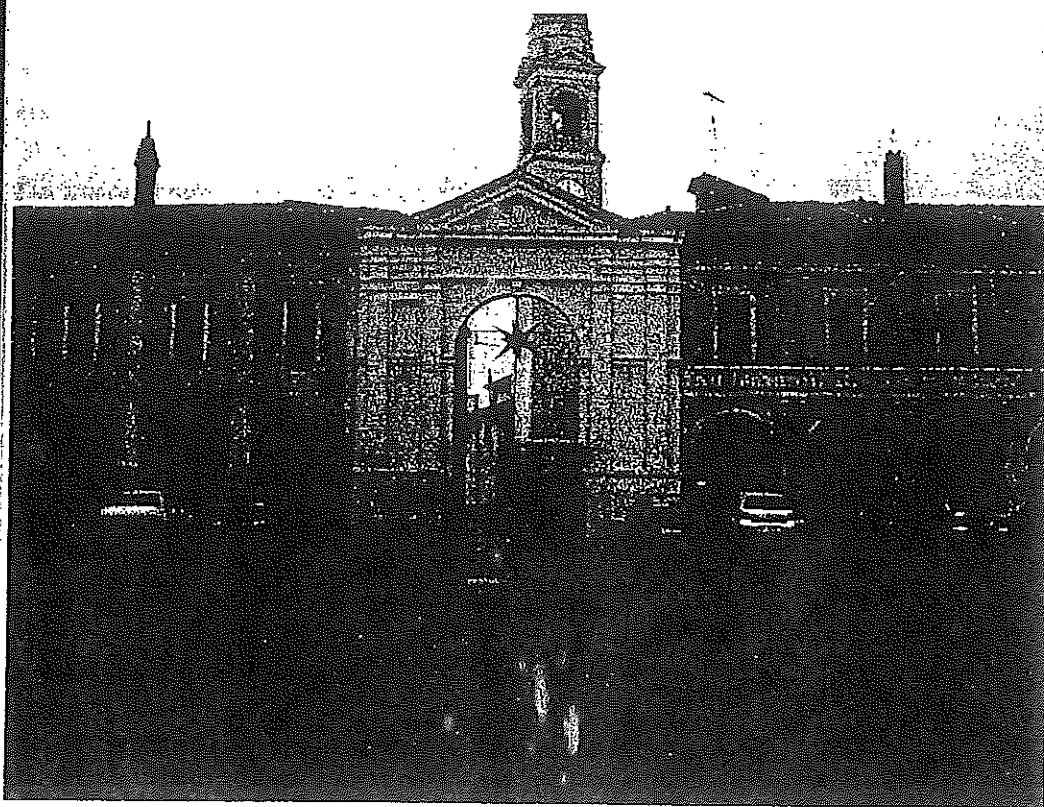






Studio Datei Nani+de Carvalho architetti vicolo Torri, 6 24123 Bg tel.-fax 035 213224 e-mail dnd1999@galactica.it
Studio La Caprara Varini architetti Santa Croce, 3, Venezia telfax 041710648 e-mail ueffearc@tin.it

Proposta per la realizzazione di un progetto di potenziamento del patrimonio architettonico e ambientale a fini turistici nell'area compresa tra i fiumi Oglio e Po nella Provincia di Cremona e Mantova.



Le premesse

"Il viaggiatore non dovrebbe concentrarsi unicamente sull'architettura; dovrebbe favorire piuttosto la sensibile percezione di una realtà con diverse sfaccettature"

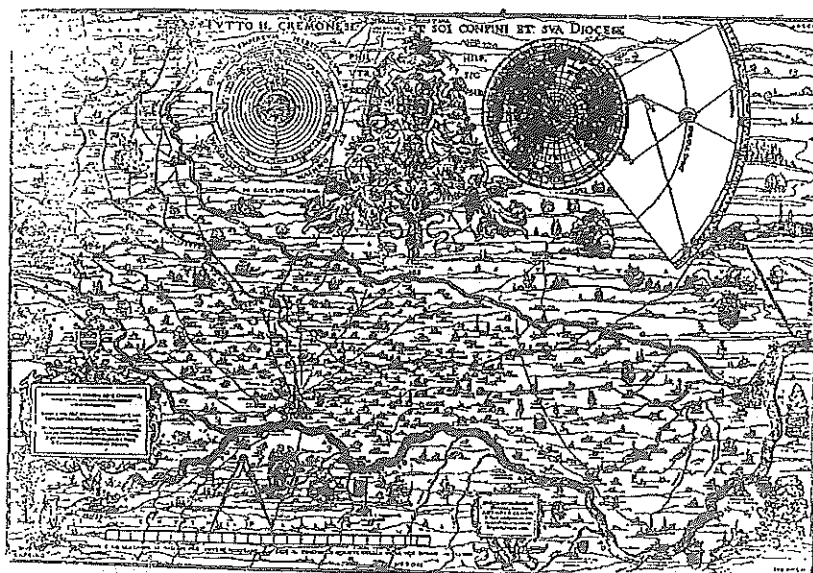
Jean Nouvel, L'architecture d'aujourd'hui, n. 296

La proposta si fonda sulla necessità di pensare ad un progetto che raccolga tutte le potenzialità presenti nel territorio compreso tra i fiumi Oglio e Po, che da Cremona si estende sino a Mantova, allo scopo di valorizzare e organizzare proposte ed iniziative interpretando come omogenea questa vasta porzione di pianura.

Vi è un chiaro interesse istituzionale nella riqualificazione di questo importante patrimonio fluviale, si pensi all'Accordo di Programma sottoscritto nell'anno 1999 da quattro Regioni, tredici Province per il Programma di valorizzazione del Fiume Po e si rileva una sempre maggiore tendenza della richiesta turistica verso un rapporto con il territorio di conoscenza e non di mero sfruttamento, in altre parole di turismo ecocompatibile.

Si tratta quindi di raccogliere queste volontà per imbastire un progetto che sia facilmente traducibile in un prodotto turistico che possa essere fruibile a differenti livelli.

Mappa di
"Tutto il
Cremonese et soi
confini et sua
Diocese"
disegnata da
Antonio Campo,
1635



Il progetto

La logica informatrice delle azioni progettuali è costituita dalla valorizzazione integrata delle espressioni e delle produzioni del territorio.

Si tratta di evidenziare ciò che già esiste, pensando ad una rete di infrastrutture, anche già esistenti, e servizi, con tragitti e punti di sosta, che coinvolga l'area in oggetto nel suo insieme, con una serie di itinerari tematizzati classificati in base alle diverse tipologie.

Tali itinerari saranno il risultato di una serie di interventi puntuali che valorizzeranno le potenzialità di ogni luogo, da intendersi come potenzialità insite nell'ambiente naturale, ma anche costruito, e dunque architettonico. L'intenzione non è quella di offrire schemi rigidi che inducano ad una fruizione di percorsi predefiniti, ma quella necessaria per offrire al turista la possibilità di trovare dei nodi di interscambio tra i differenti itinerari, tale da rendere la fruizione stessa ricca di possibilità.

L'individuazione della vocazione di ogni luogo svilupperà destinazioni ed attività differenti.

Lo scopo finale del progetto è di poter offrire un "pacchetto turistico" costituito da iniziative e servizi che attraverso la valorizzazione del territorio ne permettano sia la conoscenza che lo sviluppo di potenzialità oggi ancora poco note.

Se significative sono le testimonianze che rimandano a epoche e avvenimenti diversi, è proprio questo che si intende dare come sostanza agli itinerari tematici individuati sulla base dell'esistente sul territorio-ambiente, e sul territorio-costruito.

Dunque in linea generale il progetto è teso ad individuare temi di lettura del territorio interessato, che sfocino in:

1. Itinerari tematici
2. Aree di intersezione di più punti di interesse, o Aree di progetti-pilota

Itinerari tematici

Sono stati individuati i seguenti aspetti da tradurre poi in itinerari

- Gli itinerari archeologici
- Gli itinerari della tradizione Rinascimentale
- Gli itinerari naturalistici
- Gli itinerari della tradizione ebraica
- Gli itinerari delle ville e dei castelli
- I luoghi della tradizione e dei possedimenti Matildici

I progetti pilota

In seguito a questa fase progettuale, da considerarsi come "esplorativa" sul territorio e sulle sue potenzialità, sono emerse sostanzialmente due aree evidenziatesi in quanto in esse risultano presenti più itinerari, tra quelli sopra indicati.

Area A

Porzione di territorio a cavallo del Parco dell'Oglio, che tocca tra gli altri centri Ostiano, Isola Dovarese e Pescarolo.

Area B

Il territorio tra Cremona e S. Benedetto Po solcato dal fiume Po.

Le aree non sono state scelte per una maggiore importanza rispetto ad altre zone, ma si sono delineate, proprio come già detto, per la contemporaneità di episodi legati alla storia e al patrimonio ambientale che vi si riscontrano.

Emergono così più che degli itinerari in senso stretto, delle porzioni di territorio di cui si vogliono in un certo senso mettere in evidenza le caratteristiche, le peculiarità e, in sostanza i motivi per renderli luoghi di ricezione turistica.

Avendo osservato il territorio del Cremonese di cui ci stiamo occupando, potremmo parlare di punti di forza e di debolezza che sono emersi e che ci hanno portato a questa fase progettuale, che come si è già detto si può definire per ora esplorativa.

In maniera sintetica si può parlare di:

Punti di forza

I punti di forza sono tutti quelli che hanno portato all'individuazione degli itinerari tematici, e cioè:

- Presenza di manufatti architettonici legati alla tradizione del lavoro.
- Presenza di un contesto naturalistico, con fiumi e canali estremamente vario ed interessante che ha determinato la formazione anche del Parco dell'Oglio Sud, e di numerose riserve naturali.
- Presenza di importanti risorse storico-architettoniche, rappresentate dal buon numero di ville, edifici religiosi e fortificazioni superstiti, costruiti in seguito alle varie dominazioni succedutesi nel territorio.
- Presenza di tracce archeologiche, ben documentate nel museo civico di Piacenza, oltre che in quello di Viadana e Asola.

- Presenza del Consorzio di Bonifica Navarolo, Ente attuatore del progetto di bonifica e di regolazione delle acque, determinante per l'equilibrio territoriale, e importante per la catalogazione e il monitoraggio del patrimonio e della rete acquea.
- Presenza di una importante tradizione gastronomica, con punti ricettivi anche nei centri più piccoli.

Punti di debolezza

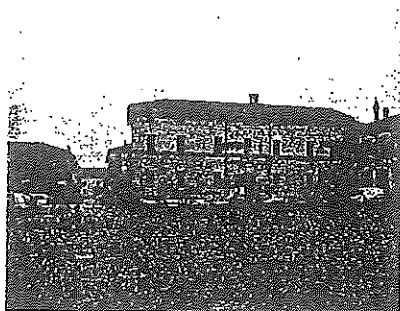
Rispetto a tutti i punti di interesse citati, è piuttosto evidente la mancanza di un progetto di coordinamento che li leghi insieme in un quadro generale che li prenda tutti in considerazione, pur essendo composto da più livelli/temi analitici, e che serva da supporto di "orientamento" per chi intenda avventurarsi nella scoperta di questo territorio.

Dunque:

- Assenza di forme integrate di gestione dei visitatori
- Assenza di indicazioni e punti di sosta sul territorio che rilevino i diversi aspetti interessanti per la ricezione.

Il lungo Oglio In questa porzione di territorio, si rendono evidenti le caratteristiche dominanti
Area di interesse A degli itinerari precedentemente individuati.

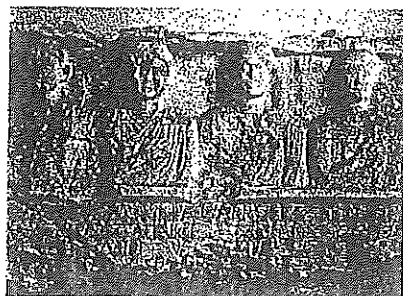
L'idea è sempre quella di dare ad una determinata porzione di territorio una chiave di lettura, che si traduca in "una", (tra le tante) via da percorrere, e che naturalmente lasci modo anche ad altre di essere fruite, purché tutte vengano messe in evidenza e catalogate, e questo è il senso finale che si vuole dare all'incentivazione turistica di un luogo.



Gli itinerari della tradizione Rinascimentale

Si tratta di città che nel corso della seconda metà del Cinquecento e dei primi anni del Seicento hanno subito profonde trasformazioni nel loro disegno urbano, passando dallo stato di modesti borghi medievali dediti all'agricoltura a luoghi di residenza di Principi e Signori, in cui si svolgevano redditizie attività economiche e che assumevano una posizione strategica particolare nel quadro dei delicati equilibri geo-politici dell'epoca che hanno visto proprio lungo il corso dell'Oglio confrontarsi con alterne fortune il Ducato di Mantova e il Ducato di Milano.

Tra gli esempi più significativi vi è lo stupendo esempio di piazza tardo-rinascimentale di Isola Dovarese.

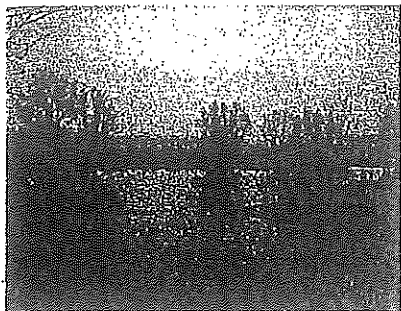


Gli itinerari archeologici

Oltre alle numerose testimonianze presenti sul territorio cremonese un itinerario insolito è quello che conduce lungo il percorso dell'antica via Postumia, realizzata nel 148 a.C. per collegare il mar Ligure con il mar Adriatico.

Fuori dall'abitato cremonese, e fino a Calvatone, il paesaggio conserva ancora molte tracce della centuriazione Romana, i cui cardì e decumani sono rintracciabili fra distese di campi, viottoli e filari di alberi.

Proprio ad est di Calvatone scavi avviati da diversi anni hanno riportato alla luce un centro abitativo di età Romana, identificato come l'antico Bedriacum (I sec. a.C. - IV sec. d.C.): una scoperta archeologica che ha sollevato notevole interesse, assieme alla individuazione di una grande "villa" tardoimperiale nel territorio di Isola Dovarese.



Gli itinerari naturalistici

La presenza di due importanti corsi d'acqua, l'Oglio ed il Po caratterizzano il paesaggio offrendo, grazie all'esistenza degli argini maestri, l'opportunità di segnare percorsi ed itinerari.

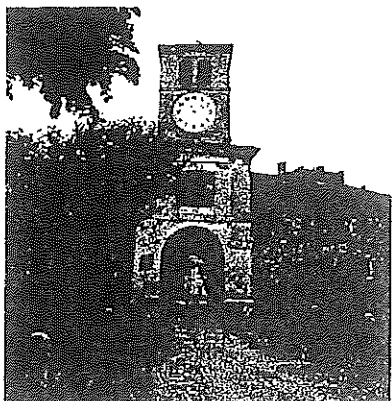
L'Oglio, in virtù dei numerosi punti di sosta e delle iniziative promosse dal Parco Naturale dell'Oglio Sud costituirà l'ossatura di percorsi e tragitti che metteranno in relazione i diversi episodi.

Il Parco dell'Oglio Sud, comprende la porzione del corso del fiume che si estende da Ostiano (Cr) a foce Oglio, in Comune di Viadana (Mn).

Il percorso del fiume è stato qui all'origine della presenza dell'uomo, la via di penetrazione per gli insediamenti primitivi nell'area quando la grande foresta planiziale ricopriva la pianura Padana.

Oggi il fiume è accompagnato dalla doppia linea degli argini, ma è ancora evidente il più ampio alveo originario, là dove una scarpata risale al livello fondamentale della pianura.

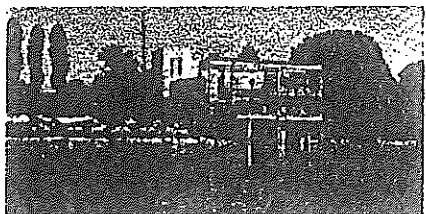
Gli antichi meandri, tagliati da un percorso più rettilineo del fiume, si sono trasformati in lanche, aree umide di notevole importanza naturalistica.



Gli itinerari della tradizione ebraica

Il percorso della memoria prosegue attraverso una trascrizione della secolare e continua presenza dei luoghi ebraici di cui quest'area della regione è ricchissima.

Numerosi piccoli centri del cremonese, del bresciano e del mantovano si offrono al visitatore come episodi unici che raccontano attraverso edifici privati di abitazione, Sinagoghe, "ghetti" e cimiteri la presenza delle Comunità Ebraiche nella Pianura Padana.



Gli itinerari tracciati della bonifica

All'inizio di questo secolo questa vasta area di pianura è stata oggetto di un intervento tra i più radicali per l'assetto morfologico del territorio.

La costruzione della bonifica, avvenuta attraverso la realizzazione di impianti idrovori e di una rete di canali naturali ed artificiali è ancora oggi un sistema determinante per la gestione delle acque, disegnando insieme ai corsi d'acqua già citati il paesaggio.

Si pone inoltre l'attenzione sulla fitta rete infrastrutturale di percorsi ciclopedonali (ogni canale è dotato di un percorso a lato) che insieme agli argini del Po e dell'Oglio costituiscono la ragnatela viaria su cui poggiare il progetto.

L'itinerario gastronomico

La tradizione gastronomica della bassa padana è fortissima ed ha radici antiche che ancor oggi sono vive in tutto il territorio.

Ottimi ristoranti si trovano non solo a Cremona e Mantova, ma anche nei centri minori.

Questo itinerario non necessita di grande organizzazione e di ulteriori presentazioni, basti pensare che una delle guide gastronomiche più prestigiose colloca qui, e per la precisione a Canneto sull'Oglio, al confine tra la provincia Mantovana e Cremonese, il ristorante migliore del mondo.

Alla fine di questo percorso rimane da indagare il carattere di questi luoghi immersi nella pianura Padana, quegli aspetti che, al di là delle motivazioni di carattere storico e filosofico sulle loro origini, identificano alcune architetture padane.

Un primo dato è costituito dalla semplicità e dalla essenzialità degli edifici costruiti secondo un vocabolario di elementi dettati dalla necessità e dalla funzionalità, che ritroviamo nel disegno planimetrico, nell'uso dei materiali, nelle tecniche costruttive. Si tratta di edifici costruiti dall'uomo per il proprio ambiente e che denunciano il loro forte carattere di architettura civile.

Un altro dato è costituito dalla partecipazione alla definizione del paesaggio la cui immagine lega le architetture alla morfologia del territorio e al suo clima.

Come si può scindere la lettura delle piazze, delle strade, degli edifici padani, dalla suggestione provocata dai vapori estivi o dalle nebbie autunnali? Come non mettere in relazione le case sparse e le corti agricole al sistema dell'orditura dei campi, dei canali e degli argini?

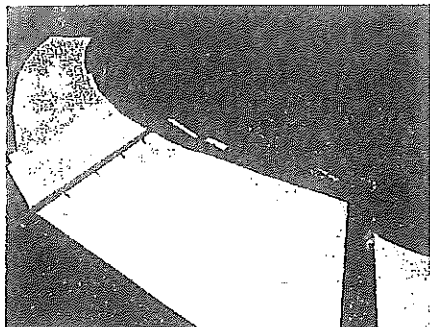
Tutte queste cose assieme sono la pianura Padana; e forse un ultimo dato coincide con il carattere così vago e indefinibile dei luoghi, dal suo paesaggio finito ma in continua, lenta modificazione, che muta funzioni, riferimenti e modi di vita, ma dove permane costante la memoria della propria storia.

Il progetto nel suo complesso non necessita di importanti opere di tipo infrastrutturale, proprio perché riorganizza e riqualifica percorsi e tracciati già esistenti (spesso già utilizzati) limitandosi ad una serie di micro-interventi puntuali tesi a ricucire tracciati già esistenti e a fornire micro-servizi destinati a migliorare il livello e la qualità dell'offerta turistica.

Gli interventi più consistenti riguardano il nucleo abitato di Ostiano con il recupero della Sinagoga posta all'interno del Castello Gonzaghesco e il recupero infrastrutturale del Ponte di attraversamento pedonale dell'Oglio di Isola Dovarese.

L'intervento a Isola
Dovarese

Il recupero del Ponte



Il recupero del ponte esistente consentirebbe l'attraversamento pedonale e ciclabile del fiume Oglio, mettendone in relazione i due argini maestri.

In questo modo Isola Dovarese potrebbe fungere da baricentro degli itinerari all'interno del Parco Oglio Sud. Ai piedi del ponte è prevista la sistemazione dell'area destinata dal progetto ad area di sosta.

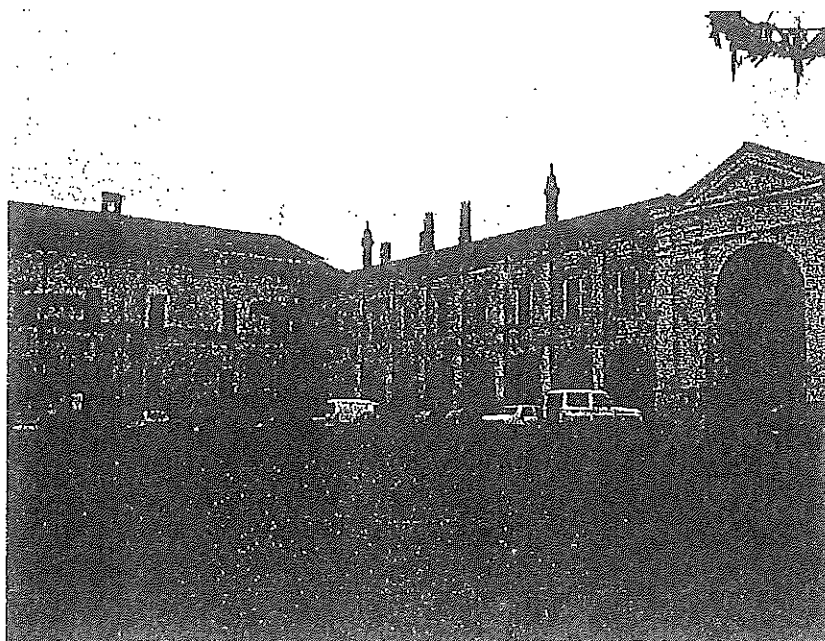
Proseguendo oltre l'argine, verso il centro abitato si ha accesso diretto alla Piazza gonzaghesca già citata, già oggetto di interventi di restauro e valorizzazione.

Gli interventi previsti sul ponte sono relativi a sole opere di consolidamento delle strutture.

Documentazione
fotografica



La piazza

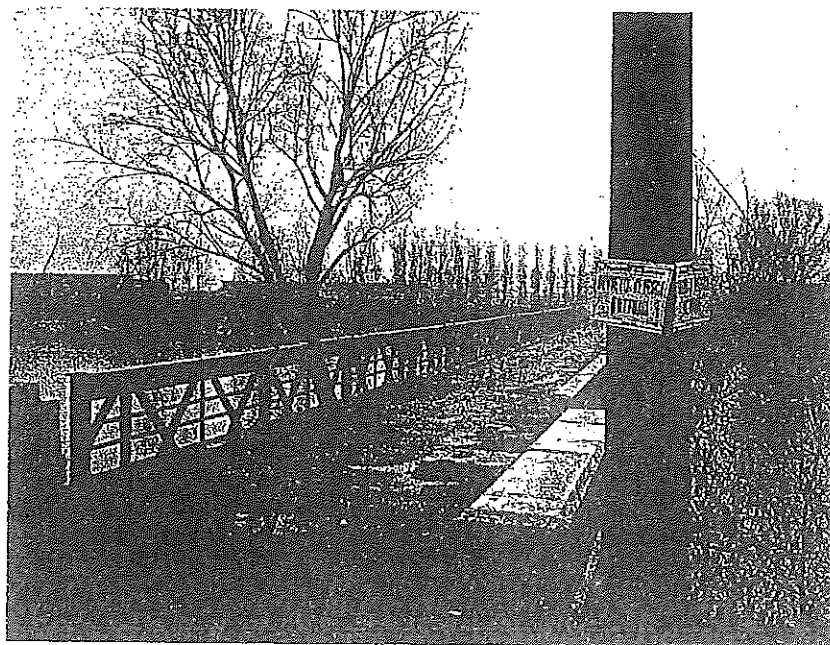


Studio Datei Nani+de Carvalho architetti vicolo Torri, 6 24123 Bg tel.-fax 035 213224 e-mail dnd1999@galactica.it
Studio La Caprara Varini architetti Santa Croce, 3, Venezia telfax 041710648 e-mail ueffearc@tin.it

Il fiume

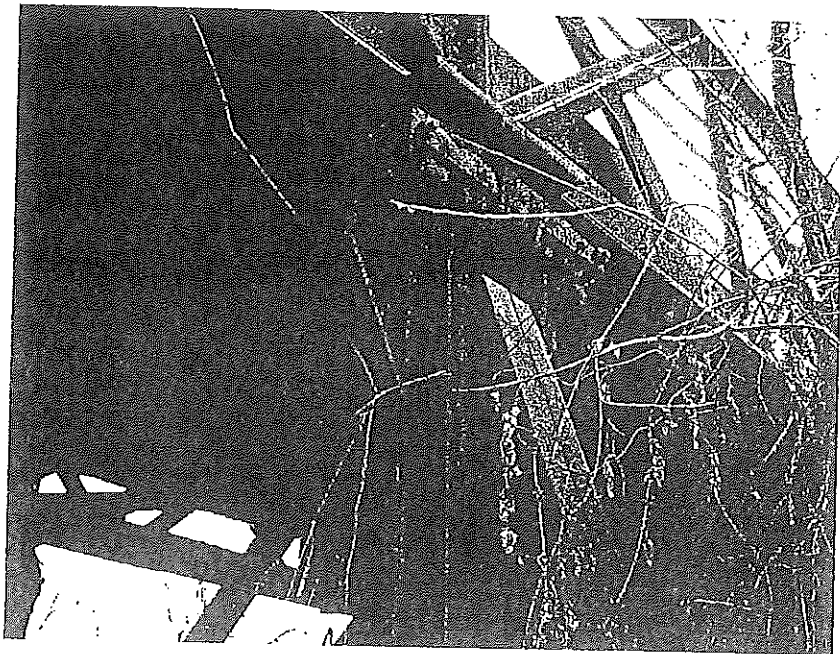
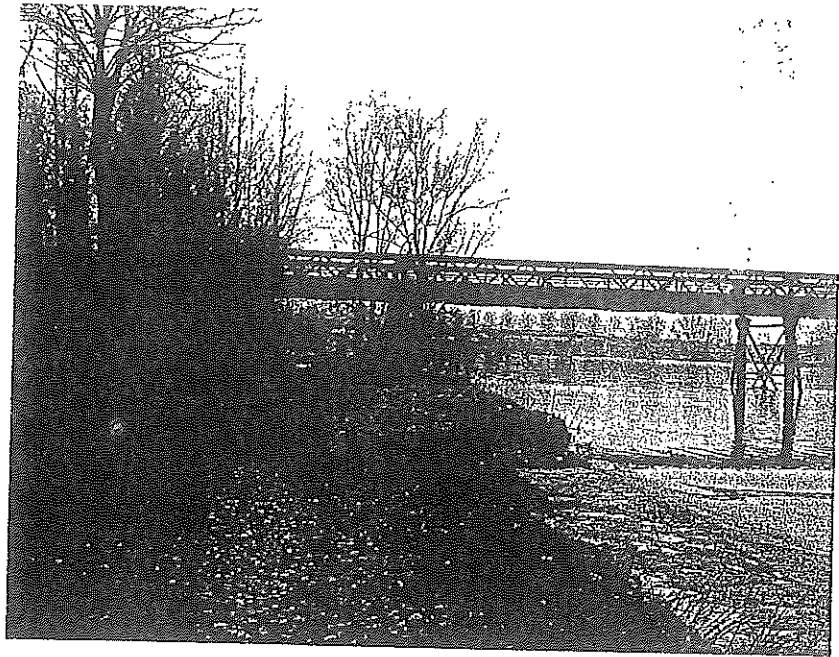


Il ponte





Studio Datei Nani+de Carvalho architetti vicolo Torri, 6 24123 Bg tel.-fax 035 213224 e-mail dnd1999@galactica.it
Studio La Caprara Varini architetti Santa Croce, 3, Venezia telfax 041710648 e-mail ueffearc@tin.it



1. The first part of the document is a list of the names of the persons who have been named in the proceedings. The names are listed in alphabetical order, and each name is followed by a number indicating the page on which the name appears. The names are as follows:

2. The second part of the document is a list of the names of the persons who have been named in the proceedings. The names are listed in alphabetical order, and each name is followed by a number indicating the page on which the name appears. The names are as follows: