

Il fiume e la fabbrica

Un itinerario storico-letterario del Novecento
nei territori di Villanuova sul Clisi, Roè Volciano e Vobarno

A cura di Marcello Zane

La rivoluzione industriale lungo il fiume Chiese Lavoro, tecnica e infrastrutture nel corso del Novecento

Il panorama economico della Valle Sabbia viene invariabilmente descritto, nella seconda metà dell'Ottocento, come in inesorabile declino. Rimanevano nella media e alta valle i laboratori artigianali, come nel caso degli imprenditori vestonesi Zuaboni nel campo della fabbricazione delle striglie, o dei Pialorsi nella distillazione degli alcolici, mentre già l'impero dei Glisenti trovava migliore organizzazione fuori dalla Valle Sabbia in cui era nato e cresciuto. Le cause di questo languire dell'economia della zona sono riepilogate con efficacia ed acutezza dal salodiano Giuseppe Solitro, che così racconta della valle negli anni susseguenti all'Unità italiana: *Dopo il 1866 la regione, già da parecchi anni in condizioni materiali difficili, restò quasi ignorata e straniera in Italia. /.../ languenti le industrie -alcune scomparse- per moltiplicarsi dei centri di produzione, per insufficienza di capitali o di coraggio, ma anche per quel naturale sbalordimento che, nel trasformarsi dei mezzi industriali, paralizza spesso volte l'azione di coloro che per diverse ragioni impossibilitati a seguirne il graduale sviluppo, si veggono radicalmente mutati i metodi antichi senza la preparazione necessaria per sostituirli coi nuovi.*

Un'analisi precisa e lucida, che mette in evidenza una sorta di impreparazione a riconoscere e piegare il progresso industriale da parte dei valsabbini. Ma anche un passo che elenca *in nuce* quelli che saranno i fattori di localizzazione capaci di determinare il decollo dell'economia locale: energia e capitali da investire rappresentano i necessari motori per avviare il processo della modernizzazione, e soltanto alla loro attenta gestione ed utilizzazione sinergica si verificherà quel *turning point* premessa di una rapida crescita che porterà in Valle Sabbia la grande industria.

Investire in una valle arretrata

Le strutture imprenditoriali che decisero di investire i propri capitali in valle non erano bresciane. Imprenditori svizzeri da un lato, industriali e banchieri milanesi dall'altro rintracciano lungo le acque del fiume il motivo di una crescita industriale. La ragione di tale interesse è chiaro. Come ricordava Arnaldo Gnaga ancora nel 1904, *“con occhio di lince il capitale dalla sobria Svizzera, dalla Germania invadente e da Milano turgida di vita spiò le vene d'oro, che han nome di Chiese, e presso le fucine ove l'industria del ferro agonizzava presso i magli e le incudini, già sonanti negli impervi fondi di cento convalli, eresse gli ampi opifici e le moderne officine ove l'umano lavoro disciplinato e sorretto moltiplicò il suo valore economico”*.

I valsabbini, quindi, secondo gli studiosi non avevano saputo approfittare degli strumenti del progresso nè comprendere l'importanza dell'energia a basso costo fornita da madre natura, attardandosi al massimo sugli affluenti e tralasciando l'asta principale del Chiese. Erano necessarie idee e capitali nuovi. Così, infatti, si racconta della nascita della Società Lanificio di Gavardo nel 1889 e dell'avvio dei lavori del nuovo opificio: *Noti industriali si nazionali che esteri /agiscono/ per introdurre nella nostra provincia, e precisamente a Gavardo - dovendo il lanificio esser animato dal Chiese- in grandiosissimo opificio, l'industria del lanificio. /.../ Quanti progressi da poco tempo nel campo industriale e quale prospero avvenire si prepara alla valle del Chiese che, pochi anni fa, languiva accasciata senza un barlume di speranza, colla miseria nella casa e l'ultima disperazione sull'uscio! E come sono benemeriti i capitalisti forestieri che, per dare incremento alle loro industrie, per avvantaggiare i loro interessi, dimostrano di avere fede nel lavoro bresciano.*

Da quanto detto sinora vanno sottolineati alcuni aspetti. Lo sviluppo industriale della valle, anche nel registrare questi importanti avvenimenti, è sempre visto nella variante di un destino che deriva dal passato economico valligiano da riscattare. Non sussiste -come necessario *background*- una cultura economica

degnata di questo nome, e tanto meno si sanno riconoscere le tappe del progresso. Sembra quasi che lo sviluppo dell'economia locale si debba verificare *motu proprio*, che le sinergie fra capitale ed energia si debbano verificare da se (e avviate da fuori), allargando i loro effetti benefici senza contraccolpi, in una sorta di evoluzione naturale. Ma si coglie tutta l'importanza del legare ora alla grande impresa il futuro valligiano.

La rivoluzione industriale valsabbina, quella caratterizzata da grandi opifici migliaia di operai concentrati in un solo luogo, infrastrutture moderne (ferrovie, tram, sistema creditizio efficiente ecc.) esplose dunque nel ventennio compreso fra il 1870 e il 1890, e può essere riassunta nella nascita di quattro aziende quali la Ferriera di Vobarno, il Cottonificio di Roè Volciano, quello di Villanuova ed il Lanificio di Gavardo, cui seguirà nel 1897 l'apertura della linea ferroviaria posta al servizio di queste imprese.

Lavoro e fabbrica

L'industria, lo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali, sono attesi con una certa ansia nelle località interessate, e sono spesso facilitati in tutte le forme possibili. La lettera che le giunte municipali di Gavardo, Sopraponte e Villanuova inviano al Prefetto di Brescia il 23 novembre 1883, elenca le ragioni di queste trepidanti attese: *“l'utile che ne deriva a questi paesi dallo sviluppo delle grandi industrie che qui vanno stabilendosi, apportando nuova vita e modi certi di sostentamento alla classe meno abbiente e necessitosa. /.../ è entrato nell'animo delle popolazioni l'aspettativa e la certezza di trovare impiego nella nuova fabbrica che intende attivare la ditta Hefsti /.../ una simile industria sarebbe una vera risorsa per dare lavoro a quelli che ora vedono le loro piccole industrie rovinate dall'attuazione del tramvai”*.

E' una mentalità tutta da costruire per la maggior parte dei valligiani. Nuove abitudini dove, ricordava il direttore del Lanificio di Gavardo il primo giorno di lavoro nel marzo del 1891, *“tutti quelli che saranno impiegati, dal direttore all'infimo, devono considerare di essere parte di una macchina complicatissima, alla quale se uno solo dei suoi ingranaggi viene meno al suo dovere, anche gli altri non possono adempiere il compito loro. /.../ Le doti di cui l'operaio deve esser fornito sono e saranno sempre per lui di grande utilità economica come lo saranno per la nuova industria, la quale è destinata a far sorgere nel vostro paese natìo una nuova fonte di guadagni in sostituzione di quelli assai incerti e languenti dell'agricoltura”*.

Una vera e propria responsabilità verso terzi, nel segno della produttività. Non per nulla Giuseppe Ferrari, fondatore della Ferriera di Vobarno, aveva fatto

incidere sulla prima barra di ferro prodotto a Vobarno la seguente, esplicita scritta:

*Vir nationesque valent quantum producunt
L'uomo e le nazioni valgono quanto producono.
Obligaciones exequite ut diricta consequere
Eseguire i doveri per acquistare i diritti.*

Frase che chiarisce definitivamente quale sarà la scala dei valori industriali moderni anche in valle, con la traduzione latina -posta accanto- a confermare come questi valori sono sì moderni, ma appartengano anche alla tradizione, (cosa di più tradizionale della lingua degli avi?). Conferma che viene pure dalla scritta posta alla base del monumento alla famiglia del lavoratore, fatto erigere di fronte al Cottonificio di Roè Volciano:

*I forti affetti domestici alimentano l'amore al lavoro,
il buon costume, la saggia previdenza,
fanno più grandi le gioie,
più confortati i dolori,
più fraterna la convivenza sociale.
Questa immagine di bontà
il presidente Giuseppe Frua
ai propri lavoratori dedica.*

Per molti decenni la grande fabbrica è sito lavorativo ambivalente per i valsabbini: luogo di libertà e luogo di costrizione. Stagionalità della produzione, mobilità elevata della forza lavoro, una certa concorrenza soprattutto fra cotonifici per gli operai esperti, richiamo del lavoro nei campi nelle occasioni della mietitura o della vendemmia, migliore allocazione del sempre sostituibile lavoro femminile e minorile rispetto al maschile, restituiscono l'insieme delle motivazioni che portavano a considerare il lavoro in fabbrica solamente una delle opzioni disponibili.

Un via vai reso possibile dalla relativa abbondanza di lavoro, per operai specializzati anche in altre fabbriche tessili, dall'alternanza con il lavoro stagionale nei campi e da un regolamento che fissava in 15 giorni di preavviso la possibilità di licenziamento (da entrambe le parti), mentre altrove si introducevano, a questo proposito, norme ben più restrittive.

Come per i piccoli setifici che avevano contraddistinto le economie locali sette-ottocentesche, il lavoro iniziale nelle grandi industrie tessili è così contraddistinto da un turn over di ingressi e uscite oggi forse poco

comprensibile, ma un tempo assai diffuso: nell'anno 1903 a Villanuova erano entrati 206 nuovi addetti ed usciti in numero di ben 282; nel giugno 1904 si erano licenziati improvvisamente 125 operai, fra marzo e maggio del 1905 altri 88 operai, con una assunzione di altri 125 addetti, mentre fra giugno e dicembre dello stesso 1905 erano stati assunti oltre 350 operai, contro il licenziamento di 95.

Ma la fabbrica è anche sito in cui tutto viene regolato e sanzionato: dalle pause alla mensa, dal cottimo allo sciopero, dal turno lavorativo alla chiacchiera. Negli opifici tessili il regolamento parlava chiaro: *"È proibito: a) abbandonare il lavoro senza autorizzazione del caposala od altro superiore. b) fischiare o schiamazzare. c) introdurre nello stabilimento bevande spiritose; d) abbandonare il proprio posto o la propria macchina, o tenerla ferma senza necessità, circolare oziosamente nello stabilimento o portarsi in altri locali fuori della propria sala di lavoro; e) fermarsi in crocchio o soffermarsi più del bisogno nelle latrine; f) fermarsi nelle sale di lavoro durante le ore di riposo, eccezione fatta per gli operai che in tali ore debbono prestare servizio, o per quei brevi riposi che la direzione dovesse prescrivere; g) lordare pareti, scale, latrine. h) introdurre nello stabilimento persone estranee; i) introdurrevi senza permesso libri e stampati. l) essere indecentemente vestiti"*.

L'immediato licenziamento era previsto per diversi motivi, compresa l'insubordinazione e l'ubriachezza recidiva, il fumare nello stabilimento e l'offesa al buon costume. Resta innegabile, comunque, come nel corso dei primi due terzi del Novecento, migliaia di valsabbini abbiano trovato lavoro e sostentamento nelle grandi fabbriche.

La Ferriera di Vobarno

La lavorazione plurisecolare del ferro ha sedimentato una solida base per ricercare nuovi itinerari industriali del comparto. La lettera che Pietro Scalmana di Vestone scrive, nel 1886, al presidente delle Acciaierie di Terni per invitarlo ad investire in Valle, è esemplare di come le ricchezze della zona -in chiave di fattori di localizzazione della moderna industria- siano in realtà già in quegli anni ben presenti nella mente dei valligiani:

"Questa vallata è anche molto ricca di acque, poiché oltre il fiume Chiese che è il principale, vi sono altri fiumi minori come il Nozza, il Degnone, il Caffaro ed altri ancor di minor conto. /.../. le acque si potrebbero con la massima facilità e poca spesa far passare in apposita roggia attraverso il fondo stesso, in mezzo al quale si potrebbe far sorgere uno stabilimento industriale anche di grossa importanza poiché la forza di dette acque raggiunge quasi i cento

cavalli-vapore /.../ Se la S.V. Ill.ma ritenesse di convenienza lo estendere l'industria ferriera anche nella Valle Sabbia, così adatta ma poco conosciuta, io potrò offrirle il mio fondo”.

Non se ne farà nulla. Ma è il segno di un'apertura insospettata, mentre più a valle già qualcosa si è mosso. La Ferriera di Vobarno, creata sulle preesistenze di una grande officina che già in epoca veneta forniva chioderie ed àncore all'Arsenale veneziano e al tempo divenuta di proprietà di Luigi Torre, viene infatti rilanciata in termini prettamente industriali. Ma ciò avviene grazie all'intraprendenza del capitale di industriali e banchieri milanesi. Una vera e propria "cattedrale nel deserto" dell'economia valligiana negli anni immediatamente successivi all'Unità, un colosso capace, dopo un paio d'anni dalla sua apertura, di rappresentare già la più grande fonderia lombarda, talmente innovativa in ambito tecnologico che il suo laminatoio a caldo ora è esposto presso il Museo della Scienza e della tecnica di Milano.

Nuova, si diceva, per la valle la struttura "industriale" della ferriera. L'atto costitutivo della società del 1871 (dopo una breve e sfortunata gerenza del solo fondatore Giuseppe Ferrari) così la descrive, partendo proprio dal punto che più ci interessa: *“utilizzando le acque del fiume Chiese, uno stabilimento di ferriera con vasti fabbricati, costruzioni ed edifici, con macchine e forni, fonderia, motrici idrauliche, trombe eoliche, utensili ed attrezzi diversi e con annesso atelière meccanico per l'esercizio di un treno laminatoio con quattordici equipaggi”.*

Il lungo elenco dei soci fondatori appare emblematico: fra i soci, eclatante la presenza del conte Gabrio Casati, già ministro alla Pubblica Istruzione nel governo La Marmora (1859-1860) ed alla data della costituzione aziendale presidente del Senato, e di molti nomi del nascente capitalismo lombardo, dai Dell'Acqua al Migliavacca, ad alcuni industriali tessili della Brianza.

La conquista dell'acqua da parte degli industriali non bresciani non costituisce certo uno scippo, ma una prodigiosa fortuna. La sintesi dello storico ottocentesco Solitro è, da questo punto di vista, impeccabile, facendo proprie le indicazioni già espresse circa le possibilità inesprese della valle, e quelle dei suoi predecessori riguardo alla tradizionale decadenza, che può essere recuperata “a redenzione della vallata” e, soprattutto, a giustificazione della sua trasformazione. Per Vobarno, assunto ad esempio, la citazione è chiara:

“Nel 1868 il defunto rag. Ferrari costruiva /.../ quel grandioso stabilimento siderurgico, detto Ferriera di Vobarno, ch'oggi è con tutta giustizia considerato uno dei più importanti d'Italia e gode fama anche all'estero./.../ Do' il primo posto a questo stabilimento non soltanto perchè fu il primo che sorse nella valle del Chiese, non soltanto perchè è presentemente l'unico in Italia che possa per la grandiosità e pei sistemi di fabbricazione compararsi ai

più reputati stranieri/.../ ma anche e di più perchè può legittimamente considerarsi come continuazione di un'industria che nella regione nostra ha tradizioni gloriose”.

Certo esiste qualche contraddizione dimensionale e strategica fra la tradizione dei magli e la Ferriera di Vobarno, che colpisce l'immaginario di chi si trova a dover scrivere di essa. In fondo è naturale che ciò accada, essendo davvero l'impianto vobarnese di dimensioni sconosciute in valle e, soprattutto, il primo della serie che seguirà dopo oltre un decennio con le industrie tessili della bassa valle. Per quasi tutti Vobarno è immediatamente la *Terni Lombarda*, il modello ed il simbolo della realtà prettamente industriale della nazione: una industria giunta in valle a trasformare un luogo, toglierlo dalla sua emarginazione con le sue ciminiere, le case per gli operai, le elargizioni paternalistiche di casa di riposo, asilo, cinematografo, campo sportivo.

Lo sviluppo aziendale è rapidissimo. Con un atto notarile del 9 maggio 1872, si procede all'acquisto di boschi del comune di Sabbio per alimentare i forni. Nel 1882 lo stabilimento contava già più di 350 operai, più un centinaio di addetti allo stoccaggio e al trasporto dei prodotti finiti. La lavorazione delle prime produzioni in uscita dalla ferriera era quella detta del “ferro da rimpasto”, ricavato da rottame e minerale, lavorazione che serviva per ottenere un tipo di ferro “dolce”; ne venivano fatti piccoli pezzi, “ribolliti”, ridotti allo stato pastoso e lavorati quindi al maglio e al laminatoio. Si ottenevano così ferri mercantili, sagome pre-lavorate facilmente smerciabili.

Nel frattempo lo stabilimento era passato sotto il controllo della Soc. Anonima Migliavacca e C. di Milano (1873). Migliavacca era un industriale attento e la ferriera crebbe rapidamente; nel 1881 con le sue 8.000 tonnellate dichiarate, la ferriera di Vobarno produceva il 16% circa del totale nazionale. Nell'ultimo decennio dell'Ottocento la ferriera aprì una nuova sezione produttiva per la fabbricazione di tubi di ferro per gas, acqua e vapore; era il primo impianto in Italia in grado di produrre tubi di questo genere. Tra i fattori che influirono sulla crescita della ferriera è da ricordare l'entrata in vigore, dal 1 gennaio 1888, delle nuove tariffe doganali che accordavano una notevole protezione all'industria metallurgica, accanto alle agevolazioni concesse agli stabilimenti nazionali per la fornitura allo Stato di materiale ferroviario e per la marina militare. Nel 1897 lo stabilimento fu ulteriormente ampliato, occupando una superficie di 200.000 mq. Solo intorno ai forni ribollitori lavoravano circa 680 operai.

Al Migliavacca subentrò nel 1902 la guida dell'ing. D'Amico. Era già proprietario di una ferriera a Colle Val d'Elsa e dal 1901 faceva parte della Associazione Metallurgici Italiani: D'Amico strinse accordi con Giorgio Enrico Falck e con la famiglia Rubini proprietaria della ferriera di Dongo; al termine di

una lunga trattativa il 26 gennaio 1906 si costituiva la Società “Acciaierie e Ferriere Lombarde A.F.L.”, con un capitale sociale iniziale di 6 milioni di lire suddiviso in 30.000 azioni dal valore di 200 lire. Essa comprendeva lo stabilimento di Dongo della ditta Rubini & C., l'acciaieria di Logoredo e la “Ferriera di Vobarno”, di proprietà della società in accomandita Ing. Alfredo D'Amico & C.”

Si voleva dar vita così ad un complesso siderurgico lombardo che potesse competere con i gruppi che stavano sorgendo in Liguria e nel Centro Italia. Tra i soci della nuova società vi era la presenza sostanziale della Banca Commerciale Italiana che in zona era già presente nel Consiglio d'Amministrazione del Lanificio di Gavardo, e nella società Elettrochimica del Caffaro.

I primi anni della società A.F.L. furono caratterizzati da una vivacità imprenditoriale, nonostante la difficile congiuntura economica per il comparto siderurgico, che si sbloccherà con l'avvicinarsi della Grande Guerra (lo stabilimento di Vobarno sarà dichiarato ausiliario militare con decreto 11 novembre 1915).

Dal 1908 la ferriera cessa la produzione di travi indirizzando l'attività verso la produzione di laminati, tubazioni e bulloneria metallica: la produzione annua si assesta sulle 25.000 tonnellate. Una statistica della Camera di Commercio di Brescia del 30 giugno 1910 segnala per lo stabilimento di Vobarno la presenza di 780 operai, di cui “10 fanciulli e 25 donne che lavorano 12 ore al giorno, 300 giorni l'anno: gli adulti percepiscono un salario giornaliero massimo di lire 9,50 minimo di lire 2,30; i fanciulli massimo di lire 1,30, minimo lire 1,20; le donne massimo di lire 2, minimo di lire 1,60.”

Subito dopo la Prima Guerra mondiale, la Ferriera di Vobarno resta la più importante della Lombardia. Gli aumenti di capitale si susseguono e la presenza dei Falck diventa sempre più determinante, specialmente dopo l'uscita dal Consiglio di amministrazione della famiglia Rubini. Nell'aprile del 1925 la ferriera vobarnese insieme ai rappresentanti del Lanificio di Gavardo, del Cotonificio Bresciano Ottolini, del Cotonificio di Roè Volciano e con l'Azienda Servizi Municipalizzati, firma un accordo per la costituzione del Consorzio Utenti Industriali Fiume Chiese, un ente importante nell'economia della Valle Sabbia per quanto concerne l'autonomia locale nell'utilizzo delle acque del fiume.

Nella seconda metà degli anni Venti la ferriera dava lavoro a 1409 operai, ma lo stabilimento di Vobarno cominciava a perdere la propria autonomia, rappresentando solo un piccolo polo nell'ambito del gruppo industriale; gli investimenti rimasero fermi e se con l'avvento del fascismo le commesse

aumentarono notevolmente, venne comunque meno quella autonomia decisionale che per tanti anni aveva caratterizzato la gestione dell'azienda.

Nell'anno 1931 la società muta ragione sociale divenendo "Acciaierie e Ferriere Lombarde Falck", abbandonando con la gestione precedente anche ogni legame onomastico. Lo stabilimento continuava ad essere raccordato alla ferrovia Rezzato-Vobarno ed alla rinnovata strada provinciale Tormini-Barghe, mentre la società aumentava ancora il proprio capitale sociale a 78 milioni di lire nel 1930 ed a 100 milioni nell'anno 1932.

A dirigere lo stabilimento vobarnese è in questi anni Trenta l'ing. Riccardo Lampugnani, mentre l'ex direttore Luigi Magri si fermerà a Vobarno anche dopo aver abbandonato la ferriera, installando un piccolo pastificio. Ma, a differenza del periodo antecedente la Prima Guerra mondiale, ora a Vobarno non si investe quasi più sugli impianti. Una relazione del 1939 elenca infatti la medesima dotazione impiantistica del 1929, ricordando che si lavorava con quattro ribollitori della capacità massima di 50.000 tonnellate annue di ferro di rimpasto e con forni di ricottura elettrici ed a nafta. L'organizzazione interna dei reparti era -negli anni Trenta- organizzata intorno alla ferriera vera e propria, con le zone dette Tubi ravvicinati, Tubi Saldati, Trafilati e Sottolavorati, Derivati vergella, Nastri laminati a freddo e zincati, Officina Meccanica, Elettrica, Fonderia cubilotti, Falegnameria, Muratori. Per la produzione del ferro di rimpasto nel 1936 erano occupati 241 operai su tre turni, mentre nell'intero stabilimento lavoravano intorno ai 1.500 addetti. Il secondo dopoguerra, dopo gli anni del boom, vede un costante restringimento di produzioni ed addetti, sino alla chiusura negli anni Novanta del Novecento.

La valle del cotone

Ancor più significativo è ripercorrere il disegno di quegli imprenditori che, negli anni Ottanta dell'Ottocento, intendevano trasformare la Valle Sabbia in una vera e propria "valle del cotone".

Nei primi mesi del 1882 furono stipulati diversi contratti per la "vendita di cascate" in Val Sabbia, a Barghe, a Goglionone, al "Ruè", a Villanuova, tutti per siti con annesso mulino. Per altri ancora furono avviate trattative che si sperava di condurre a termine in un futuro, manifestazioni evidenti di un'annunciata ripresa industriale che avrebbe dovuto coinvolgere tutta la plaga: l'interesse per la zona, il rapido susseguirsi delle transazioni commerciali e delle continue movimentazioni immobiliari riferibili ad edifici "industriali" e a "derivazioni idrauliche" furono il segnale che l'immobilismo caratterizzante la realtà

economica di quelle località, stava lasciando il posto ad un nuovo più promettente andamento.

Un disegno ben preciso, messo in atto *in primis* dall'industriale bustese Pietro Pozzi in collaborazione con l'elvetico Alfred Streiff, con l'acquisto a Roè i diritti per lo sfruttamento delle acque del locale mulino, onde ottenerne energia idraulica. Svizzeri e milanesi saranno attratti qui dalla possibilità di sfruttare queste nuove risorse di forza idraulica che nè l'Olonà, nè il Lambro, nè altri fiumi milanesi potevano offrire.

Nel 1882 i due avevano così anche dato vita alla società in accomandita "Cotonificio Bresciano Pozzi, Streiff e C.", con un capitale sociale di 1.500.000 lire, acquistando il mulino di Roè, con l'intenzione di realizzare appunto un moderno opificio tessile. Un'impresa superiore alle forze dei due industriali, che cederanno la filatura già in costruzione agli svizzeri Hefti. Lo Streiff - che morirà suicida dopo pochi anni "per penuria di capitali" - era per la verità titolare dei diritti di un altro "salto" del fiume più a valle, nei pressi di Bostone di Villanuova, concessione grazie alla quale sorgerà poi il futuro Lanificio. Un finanziere ante litteram, se consideriamo che egli compariva come titolare di un piccolo cotonificio a Milano, risultava socio di maggioranza della "Società di Rappresentanze nazionali ed estere Streiff e C." di Bergamo e procuratore della società svizzera Becker-Hefti di Hatzingen, futura socia del Lanificio di Gavardo.

Ma il fallimento dell'impresa Pozzi-Streiff ha alle spalle storie famigliari che favoriranno pure l'installazione del cotonificio di Villanuova. Madre di Pietro Pozzi era infatti Marietta Ottolini, anch'essa figlia di industriali del cotone in Busto Arsizio, come il marito Pasquale Pozzi. Fu probabilmente grazie a questi collegamenti ed alla susseguente circolazione di informazioni internamente alle due famiglie Ottolini e Pozzi che nello stesso anno 1882 in cui la società Pozzi-Streiff iniziava la sfortunata avventura a Roè, Eligio Ottolini acquisirà dal comune di Villanuova i diritti per lo sfruttamento di un ulteriore salto d'acqua, con l'evidente intenzione di impiantare un cotonificio, così come contemporaneamente tentato un paio di chilometri più a monte.

Anche qui, come per il futuro lanificio gavadese, dovette esserci lo zampino dello Streiff, ormai di casa sul fiume: nella società del nuovo cotonificio villanovese venne infatti coinvolto anche un imprenditore svizzero, il luganese Arturo Sala, mentre nel lanificio, accanto a numerosi soci di nazionalità svizzera, diversi esponenti della famiglia Streiff compariranno fra gli azionisti.

Da questi legami prende quindi avvio e concretezza l'idea di trasformare la Valle Sabbia in una zona ad alta densità cotoniera. Un'idea che dovette subire alcuni ridimensionamenti nel tempo, poiché all'inizio, soprattutto grazie ai capitali portati dalla famiglia Hefti ed alla intraprendenza dello Streiff, i disegni

della mente di questi imprenditori prevedevano anche l'idea (mai portata a compimento) di un grande cotonificio a Gavardo, e di altri opifici tessili a Barghe, a Vobarno ed a Virle.

Dal mulino al cotonificio di Roè

La società Pozzi e Streiff di Roè venne dunque assorbita, dopo nemmeno due anni dalla sua costituzione, dagli industriali Hefti, provenienti dalla provincia bergamasca, dove sin dall'inizio del XIX secolo, insieme ad altre famiglie svizzere, costituivano una solida comunità evangelica che si arricchirà, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, di nuovi gruppi famigliari.

Il macchinario del primo stabilimento era mosso grazie all'energia prodotta da una turbina idraulica della forza di 250 cavalli, mentre il riscaldamento degli ampi saloni di fabbrica era assicurato da una caldaia a vapore della forza di 6 cavalli. Con una modesta centrale, realizzata su progetto dell'ing. Giovanni Quarena di Gavardo, mediante una derivazione dal corso del fiume Chiese capace di 10 metri cubi per un salto di 4 metri (con una produzione di 60 cavalli vapore capaci di illuminare 450 lampade di 100 watt), la ditta Hefti provvide alla forza motrice ma anche alla completa illuminazione del proprio cotonificio, mentre per l'elettrificazione del macchinario - la forza prodotta inizialmente era inutilizzabile per tali fini e le macchine erano mosse da lunghi cavi di canapa azionati dalle turbine - si dovranno aspettare ancora una decina d'anni. Nel 1890 i lavoratori impiegati maschi adulti erano 68, 12 i ragazzi sotto i 15 anni di età, 108 le donne e 12 le ragazze sotto i 15 anni, per una media annua di 300 giorni/lavoro.

Per Roè, come per gli altri centri nati intorno ad un grande opificio, la presenza della fabbrica ebbe un effetto profondamente innovatore, una cesura col passato contadino, con le sue misere condizioni di vita in contrapposizione con la condizione dell'operaio, per quanto lavoro anch'esso assai duro. Una presenza industriale che determinerà la crescita urbanistica del paese, ma pure una dinamica sociale significativa: non a caso qui nel 1894 sorse un "Fascio operaio", unica esperienza lombarda con i fasci siciliani, e sempre qui si avvia una fra le prime cooperative di consumo industriali bresciane.

Nell'anno 1907 il cotonificio Hefti viene descritto come dotato di *"officine meccaniche e di eleganti uffici di amministrazione, postale e telegrafico, illuminato a luce elettrica, impiega circa 300 operai e ha proprie case operaie. Bellissimo il canale derivato dal fiume Chiese presso la galleria di Vobarno; potente la forza idraulica (circa mille cavalli vapore), giudicata dagli intenditori tra le migliori della Lombardia"*. Nella conduzione del cotonificio,

la famiglia svizzera fu coadiuvata da personale tecnico proveniente dalla Germania, dalla Svizzera e dalla Prussia che si stabilì a Roè consentendo il rapido sviluppo della fabbrica: ancora oggi sono visitabili, in una porzione separata del cimitero di Roè, le sepolture di questi famiglie di religione non cattolica.

Il cotonificio di Roè beneficiò indubbiamente di tutta una serie di fattori locali e nazionali che ne favorirono lo sviluppo in modo repentino. In primo luogo, la vantaggiosa tariffa doganale - stabilita dal governo italiano nell'anno 1887 - in chiave protezionistica sui prodotti importati, che seguiva di nove anni la precedente legge sulle tariffe protettive. Accanto alla favorevole congiuntura economica e di mercato, va sicuramente aggiunta la possibilità di usufruire di tutta una serie di condizioni specifiche della zona valsabbina di quegli anni. Una zona sostanzialmente agraria come la bassa Valle Sabbia fornirà, per esempio, un ampio serbatoio di manodopera che espulsa dalla campagna troverà nei pur magri redditi garantiti dal lavoro in fabbrica una ragione di vita e contemporaneamente permetterà agli industriali il pagamento di salari ridotti, senza per questo trovarsi di fronte operai affamati e decisi, essendo quasi tutti dediti anche al piccolo appezzamento in campagna per garantirsi un reddito integrativo.

Quali vantaggi offriva quindi la valle? Accanto alla possibilità di utilizzo di manodopera a basso costo, la presenza di una forza lavoro la cui organizzazione in leghe di miglioramento o comunque in qualche misura riunita in associazioni atte alla difesa dei propri diritti salariali e occupazionali è ancora lungi dal verificarsi; ancora, l'opportunità di impiegare manodopera non certo specializzata (unitamente alle non elevate necessità di capitali per l'ammodernamento tecnologico, essendo la produzione ormai consolidata e sufficiente per le esigenze createsi e discusse in precedenza), in massima parte femminile e giovanile, grazie alla semplificazione delle operazioni di produzione, scevra da ogni parvenza di organizzazione sindacale o corporativistica; l'assenza di una precisa legislazione in merito al lavoro minorile e delle donne - le leggi del 1886 e del 1902, entrata poi effettivamente in vigore nel 1907, poco o nulla incideranno su questo tipo di situazione - sono tutti motivi che danno la possibilità agli industriali di sfruttare appieno il lavoro dei propri dipendenti.

Infine, la favorevole posizione geografica, riconducibile al minor prezzo delle aree rispetto ai centri urbani ed alla possibilità di usufruire di una fonte d'energia docile ed a bassissimo costo come le acque del fiume Chiese, una naturale alternativa al costoso carbone. Le acque del fiume, dunque, rappresentano l'intuibile e principale motivazione che spinse gli industriali del secolo scorso ad impiantare in questa zona valsabbina, così economicamente

arretrata, un grande opificio industriale: e sono proprio il fiume Chiese, le cui acque vengono imbrigliate in un canale apposito, a vedersi accordare la prima concessione per l'utilizzo dei corsi d'acqua a fini idroelettrici deliberata in provincia di Brescia, nel marzo del 1883, cui seguirà la costruzione della citata centrale idroelettrica.

I censimenti industriali e le informazioni disponibili per gli anni 1900, 1903 e 1905 forniscono per il cotonificio di Roè i dati di una crescita costante: per l'anno 1900 gli operai sono 369, 120 maschi, 225 donne e 24 ragazzi sotto i 15 anni di età. Il numero dei fusi è di 24.086 per la filatura e 3.700 per la torcitura, che, nel 1903 risultano grossolanamente riuniti in un totale di 27.000 fusi, governati da 400 operai. Nel 1905 i fusi divengono 33.000 per la filatura e 3.700 per la torcitura, con l'introduzione però del reparto tessitura, composta da 150 telai destinati alla produzione di tessuti greggi. La lavorazione preponderante resta la filatura e la torcitura per la trasformazione dei cotoni d'America, d'India e d'Egitto, mentre la forza idraulica diviene nel 1905 di 400 cavalli, che verranno accresciuti l'anno successivo grazie ad una nuova derivazione dal fiume Chiese a Vobarno.

Un accenno, soprattutto per l'importante ruolo che per decenni ricoprirono dentro e fuori la fabbrica di Roè, merita la presenza di dirigenti e quadri intermedi che qui furono chiamati dalla proprietà svizzera per coordinare e dirigere tecnicamente ed organizzativamente il cotonificio. Direttori generali svizzeri, tedeschi e prussiani vissero a Roè una parte della loro carriera professionale, fungendo da stimolo grazie alla loro indiscussa preparazione tecnico-industriale - allo sviluppo della fabbrica, rinsaldando nel contempo il carattere familiare dell'intera gestione aziendale, creando in pratica una vera e propria piccola comunità straniera in terra valsabbina.

Alla costituzione di una società denominata "Manifattura di Valle Sabbia", che tenta, senza troppa fortuna di dare nuovo slancio al cotonificio Hefti di Roè, si sostituisce, nel giugno del 1907, la "Società Anonima per Azioni Cotonificio Hefti in Roè", avente per oggetto "l'industria e il commercio dei cotone", con sede a Milano, in via Magenta 55, durata fissata in anni trenta, forte di un capitale sociale interamente versato di lire 3 milioni, portato quasi subito a 5 milioni. Presidente della nuova società è Giuseppe Frua di Milano, amministratore delegato Federico Jenny (cognato di Enrico Hefti).

L'impresa nel 1907 viene dunque assorbita dal nascente gruppo De Angeli. La drammatica svolta impressa alla situazione internazionale con l'apertura del primo conflitto mondiale si rivelò per il cotonificio di Roè un vero e proprio toccasana, divenendo grande beneficiario dell'ampliamento della domanda di tessuti e filati richiesti dalle esigenze militari. Una situazione comune a molte industrie, ma che a Roè godette anche della posizione geografica di un opificio

praticamente a ridosso della prima linea, ad alcune decine di chilometri dal confine italo-austriaco.

Solamente a partire dalla seconda metà del 1917 la crescita sembra arrestarsi. Il livello occupazionale segna una lieve flessione, spiegabile a Roè con la vicinanza del proietificio di Tormini, che durante tutto l'arco della prima guerra mondiale indusse, per i suoi salari leggermente superiori, una quota della manodopera femminile a mutare impiego. Il passaggio dall'economia di guerra all'economia di pace risulta comunque per il cotonificio bresciano meno difficile che per altre aziende della stessa Valle Sabbia. Accanto alla fabbrica sorgono, sul modello delle maggiori industrie dell'Italia settentrionale tutta una serie di infrastrutture urbanistiche che creano in pratica il borgo di Roè: le case operaie (16 edifici composti da trecento locali ospitanti 80 famiglie), l'asilo e la scuola per i figli degli operai, i lavatoi pubblici ed altre piccole attrezzature, oltre alla rinnovata manifattura vera e propria ed alle altre infrastrutture ad essa annesse, i dormitori, il teatro ed il refettorio.

La crisi generale dell'economia post-bellica e il biennio rosso costituirono per il cotonificio di Roè solamente una battuta di arresto momentanea: pur costretti ad elevare i salari, a provvedere alle opere di assistenza per gli operai, gli industriali milanesi mantennero un'ampia convenienza presso la manifattura valsabbina. Una statistica effettuata dalla Camera di Commercio di Brescia nell'anno 1923 registra per il cotonificio di Roè un numero di operai pari a 600 (150 maschi e 450 donne), mentre il numero dei fusi era di 40.032 di tipo "rings" e "selfactings", oltre a 400 telai "northrobs", per la produzione di filati e tessuti realizzati impiegando i cotoni America, Macò e India. Lo stabilimento era inoltre dotato di tre caldaie a vapore e cinque motori idraulici sviluppano la forza di 1.100 HP.

Nel 1925 il Grippo si trasforma in Società De Angeli-Frua. Per il cotonificio di Roè le statistiche rivelano un'occupazione che supera costantemente le mille unità. Nel settembre del 1926 l'opificio occupa 1162 addetti, che divengono 1294 nel 1929, tutti impiegati per un orario di lavoro definito "normale". Negli anni Trenta del Novecento la forza lavoro trova un definitivo assestamento, tanto da essere composta, il 25 gennaio 1934, di 176 operai maschi e 888 donne (1.064 complessivamente) che divengono 181 maschi e 919 donne il 31 maggio dello stesso anno. Per il cotonificio di Roè gli unici ammodernamenti sono rappresentati dalla sostituzione dei vecchi impianti con altri simili o con macchinari che venivano dirottati in Valle Sabbia dagli altri opifici aziendali del milanese. Viene costruita una nuova tessitura, mentre la vecchia viene adibita a convitto dormitorio, ma l'attaccamento al profitto immediato, al rendimento percentualmente elevato della fabbrica sono gli unici obiettivi da conseguire, a qualunque costo.

L'Annuario dell'Industria Cotoniera Italiana del 1937 riporta per la società "Cotonificio di Roè", con sede legale a Milano in Piazza Cadorna 8, un capitale sociale di lire 5.000.000, suddiviso in 20.000 azioni dal valore nominale di lire 250. Al direttore generale conte Ernesto Lombardo è subentrato Amleto Morandini, mentre la fabbrica risulta suddivisa nei reparti di filatura, ritorcitura, tessitura meccanica e sfilacciatura. La produzione comprende filati di cotone Egitto, filati di cotone America, filati di cotone India, filati di cotone misto e tessuti greggi e lavorati per la soc. De Angeli-Frua di Milano.

Allo scoppio della guerra la fabbrica è costituita dai fabbricati destinati al reparto filatura, distinti da quelli destinati alla tessitura: i due reparti sono collegati fra loro da un tunnel sotterraneo utilizzato per il trasporto dei filati dalla filatura alla tessitura e dei tessuti dalla tessitura al magazzino spedizioni situato in un locale posto a fianco della filatura vera e propria, il tutto per una superficie coperta di circa 22.000 metri quadrati. Per quanto riguarda la tipologia degli edifici, la filatura risulta composta da fabbricati di due e tre piani, con il soffitto parte a terrazza e parte in tegole, con una delle due centrali per la produzione di energia elettrica incorporata nel fabbricato stesso, mentre la tessitura è posta su di un solo piano con copertura a *sheeds*. Annessi allo stabilimento risultavano anche il convitto-dormitorio di 100 letti circa e il fabbricato utilizzato per l'asilo, che nel periodo estivo ospitava anche la locale colonia elioterapica; il tutto collegato per via telefonica diretta con gli uffici amministrativi, con la portineria e con l'abitazione del direttore generale Amleto Morandini.

Nell'immediato dopoguerra, alla morte di Giuseppe Frua subentra il figlio Carlo Frua De Angeli, che nel 1946 liquida la società Cotonificio di Roè. Questa entra così a far parte direttamente (e non più quindi come società collegata) del gruppo tessile De Angeli Frua, società per l'industria dei tessuti stampati, una Società per Azioni con capitale sociale 75 milioni di lire che vede fra i suoi soci anche il Cotonificio Cantoni e la Bastogi. Inizia in questi anni l'inesorabile declino del cotonificio, che passa dai 2.250 dipendenti del 1951 ai 1.177 del 1953, fra chiusure temporanee di alcuni reparti (nel luglio del 1952 lo stabilimento verrà chiuso per ben due mesi) e le varie iniziative sindacali ed istituzionali per scongiurare il pericolo di una chiusura totale, che avverrà nell'autunno del 1958, a chiusura di una parabola economica, ma anche umana e sociale durata oltre settantacinque anni.

Acqua e famiglie: il cotonificio di Villanuova

A Villanuova il duo svizzero-milanese Sala e Ottolini, dopo una laboriosa trattativa con il piccolo comune di Villanuova sul Clisi, ottenne di poter costruire un canale idraulico per alimentare un opificio di filatura del cotone che intendeva costruire in quella zona e per il quale aveva già provveduto ad acquistare l'antico mulino.

L'amministrazione comunale conscia del beneficio economico che tale attività avrebbe portato ai propri abitanti, cedette agli imprenditori, tutti i diritti d'acqua sulla seriola, derivante dal fiume Chiese nei pressi di Roè, di sua proprietà, le cui acque servivano per forza motrice di alcuni opifici protoindustriali e per l'irrigazione del territorio comunale. Il comune di Villanuova e il suo sindaco, del resto, con questa operazione mirarono a facilitare *"la introduzione di una grande industria che avrebbe procurato costante lavoro alla popolazione che in allora traeva scarso profitto dalla agricoltura"*, creando le condizioni ottimali per favorire gli imprenditori forestieri che, da Busto Arsizio, per primi, venivano a piantare una grande industria sulle rive del Chiese.

Contemporaneamente, poiché la forza d'acqua di ragione del Comune era insufficiente per il progettato cotonificio, si combinò la vendita alla ditta Sala e Ottolini anche della fucina del ragioniere Giovan Battista Mazzini, sindaco del comune di Villanuova, e pure il fondo di proprietà dei consorti Dallavia, sul quale sarebbe dovuto sorgere il nuovo stabilimento tessile. Vi fu quindi una convergenza di intenti tra pubblico e privato per garantire il buon fine dell'impresa, come emerge chiaramente dalla disponibilità del comune ad applicare un canone "lieve", addossandosi inoltre la manutenzione del canale.

Il bustocco Eligio Ottolini, che muoveva i suoi primi passi nel mondo cotoniero lombardo, trovò il capitalista disposto a finanziare l'impresa in Arturo Sala, un uomo d'affari ticinese, nato a Lugano, che operava però, già da tempo, sul mercato industriale italiano, in particolare a Milano e a Busto Arsizio, dove, tra l'altro, sedeva, fino dalla sua fondazione, con i maggiori industriali del luogo, nel consiglio di amministrazione della banca locale. Sala, da parte sua, riuscì ad ottenere l'appoggio anche dei suoi cugini Ezio e Pirro Galli, facoltosi capitalisti torinesi originari di Melide nel Canton Ticino, che si prestarono a finanziare in misura consistente la nuova impresa. La società aveva per scopo "l'impianto e l'esercizio di uno stabilimento meccanico di Filatura e Tessitura di Cotoni sino a sei mila fusi e cento telai, in Villanuova sopra Chiese con forza motrice idraulica". Il capitale di lire 600.000 era stato sottoscritto quanto a lire 200.000 dal Sala, quanto a lire 300.000 dai fratelli Galli, mentre i fratelli Ottolini parteciparono con sole 100.000 lire.

Le opere di edificazione delle strutture industriali vennero portate a termine con estrema celerità, tanto che già nel 1883 gli Ottolini furono in grado di comunicare al loro socio Arturo Sala, in quel momento a Baden, in Svizzera, la

perfetta riuscita dell'opera idraulica. Anche i fabbricati dell'opificio, immediatamente dotati di illuminazione elettrica, ancora inconsueta nel Bresciano, furono ultimati rapidamente, al punto che, nel 1883 la ditta Sala & Ottolini aveva già fatto sorgere lungo le rive del Chiese, il nuovo stabilimento di filatura. I macchinari di filatura e le relative macchine di preparazione, furono commissionate alle migliori fabbriche straniere, la Dobson e Barlow di Bolton, la Jacob Rieter & C., la Brooks e Doxey, la Platt & C., mentre la Escher Wyss & Cie di Zurigo fornì le turbine a reazione sistema Jonval.

Nel 1885 muore Leopoldo Ottolini e di lì a poco anche Arturo Sala. Il venir meno di Arturo Sala, efficiente ed esperto uomo d'affari, amministratore della società, costrinse i soci a rivoluzionare l'assetto della società: con atto 7 marzo 1888 la gerenza venne affidata ad Eligio Ottolini, concedendo peraltro anche al fratello Luigi ogni più ampia facoltà di amministrazione e rappresentanza della società. Nel 1889 comunque, dopo aver effettuato, allo scopo di aumentare la forza idraulica, una deviazione del canale "Maglio" venne notevolmente ingrandito l'opificio, prolungando il fabbricato di filatura, per installarvi nuovo macchinario; fu pure costruito un "dormitojo a tre piani" sulla via "Larga" (poi via Zanardelli) per le operaie che venivano da fuori (il progetto è dell'ing. Antonio Quarena di Gavardo). Il cotonificio proseguì la sua inarrestabile crescita anche negli anni successivi: risultava dotato di "una caldaia a vapore superficie riscaldata 10 mq; 3 motori idraulici da 400 cavalli; 15400 fusi di filatura; 2100 di ritorcitura; addetti: maschi adulti 165; maschi sotto i 15 anni 13; femmine adulte 245; femmine sotto i 15 anni 51; totale 474 operai; numero medio annuo dei giorni di lavoro 300".

Nel marzo del 1895, Luigi Ottolini rinunciò alle sue funzioni di amministratore della società, pur continuando a farne parte come semplice socio accomandante. L'azienda modificò quindi la propria ragione sociale in quella di "Eligio Ottolini & C.", ed il suo capitale, ridotto a lire 400.000 per la liquidazione della quota di Sala, restò così assegnato, quanto a Lire 300.000 ai fratelli Galli, quanto a Lire 33.333,33 a Luigi Ottolini, quanto a Lire 66.666,67 a Eligio Ottolini. Negli stessi anni, testimonianza della volontà di modernizzazione del complesso industriale, lo stabilimento di Villanuova venne collegato telefonicamente con gli uffici della ditta a Brescia, in via Pozzo Villa, onde facilitare il coordinamento fra la direzione tecnica e quella amministrativa. Nel 1898 fu invece realizzato il raccordo ferroviario tra lo stabilimento e la nuova linea "Rezzato-Vobarno".

La fortuna di questo nuovo complesso industriale è testimoniata da una descrizione dell'anno 1897: *“Il Cotonificio Fratelli Ottolini e C., già Sala-Ottolini, filatura di cotone, riceve la forza dal Chiese dal canale che comincia sopra Tormini a circa quattro chilometri di distanza; è animato da*

perfettissime macchine di fabbriche inglesi e svizzere, è illuminato a luce elettrica, con due dinamo a sistema Schwam; lavora giorno e notte e da' lavoro a circa quattrocento operai".

Nel 1903 l'impresa assunse la forma della società anonima, con la denominazione di "CBO. Cotonificio Bresciano Ottolini", la stessa che ha poi mantenuto ininterrottamente fino alla chiusura nel 1992. Entrarono a far parte della società alcuni tra i più dinamici esponenti dell'industria tessile italiana, tra i quali Alberto Amman e Gaspare Gussoni, proprietari di vasti cotonifici, già soci fondatori del vicino "Lanificio di Gavardo"; Carlo Dell'Acqua, uno dei più potenti cotonieri lombardi, come Gussoni deputato al Parlamento, proprietario di fabbriche tessili a Legnano membro, per le sue riconosciute capacità manageriali, nel Consiglio di amministrazione di numerose società cotoniere; Giulio Sacconaghi, socio di maggioranza e gerente dell'omonima società proprietaria del vellutificio di Pontoglio. A sottoscrivere il capitale sociale intervennero anche finanziari come i Weill e perfino industrie estere come la Rieter di Winthertur, rinomata produttrice di macchine tessili. Eligio Ottolini, tra l'altro, in quell'occasione riuscì ad assicurarsi anche l'appoggio del Credito Italiano, che sottoscrisse un consistente quantitativo di azioni. A comporre il primo Consiglio di amministrazione furono chiamati Eligio Ottolini (presidente) Giambattista Cornali, già dirigente del Cotonificio Feltrinelli, Virginio Vita, socio di rilievo della Sacconaghi, Eugenio Colombo e Angelo Buzzoni.

Un nuovo allargamento fu portato a termine quello stesso anno per consentire il raddoppio del numero dei fusi presenti. La scelta era dettata dal momento di particolare incremento produttivo del settore cotoniero e dall'introduzione della legge che aboliva il lavoro notturno, riducendo così drasticamente le capacità produttive delle aziende. Il Cotonificio disponeva prima della crisi del 1907 di 41.680 fusi, animati da 4 motori idraulici, occupava 806 operai, dei quali 183 maschi adulti, 27 fanciulli, 405 femmine adulte e 191 al di sotto dei 14 anni. Arnaldo Gnaga nel descrivere le industrie tessili bresciane in occasione della grande Esposizione provinciale del 1904 segnalava che il Cotonificio Bresciano Ottolini, era *"presso al termine del suo ingrandimento col quale porta da 18 a 32 mila il numero dei fusi"*, che producevano filati greggi per maglierie e per tessuti, aggiungendo che *"ad accrescere la forza idraulica, che prima era di 200 cavalli, si ampliò il canale derivato dal Chiese e lungo 3 chilometri, notevole per manufatti e sifoni in cemento armato costruiti da la Società Bresciana"*.

Nel 1911 sostanzialmente la situazione non mutò: nonostante il Cotonificio fosse riuscito a riavviare, negli ultimi mesi dell'anno, in concomitanza con un lieve miglioramento del mercato, una parte dei fusi fermati negli anni

precedenti, le perdite erano state consistenti, anche per i continui dissesti causati dalla crisi in atto. Solo verso la fine del 1913 le condizioni dei mercati migliorarono discretamente e gli impianti del cotonificio si misero a lavorare pienamente, di modo che gli amministratori furono finalmente in grado di comunicare agli azionisti di trovarsi *"coperti da commissioni remunerative per almeno un semestre"*. Nel 1914 venne riorganizzata la vecchia filatura e la produzione quindi risentì immediatamente un notevole aumento: in quell'anno vennero infatti sostituiti tutti i vecchi selfactings, con nuove macchine rings acquistate dalla Manifattura Bustese con la conseguenza che la produzione salì di colpo.

Il cotonificio proseguì ancora nel suo inarrestabile sviluppo e, nel 1923, giunse ad occupare ben 1201 operai dei quali 209 uomini, 958 donne e 34 ragazzi. Lo stabilimento era azionato da 1850 H.P. di forza idraulica ed era dotato di 43.000 fusi di filatura e 6.000 di ritorcitura, lavorando 300 giorni all'anno, con un doppio turno di sette ore e trenta per turno. Produceva filati torti e greggi e ritirava le materie prime dall'America del Nord e dall'India. Quasi a simboleggiare la fine di un'epoca, dopo l'uscita di scena di Eligio Ottolini, il 27 marzo 1926 un furioso incendio, che durò circa venti giorni, spazzò via buona parte del vecchio cotonificio.

Da questa data in poi, anche se da tempo aveva già raggiunto i posti di comando più importanti nell'azienda, la vita dell'impresa fu caratterizzata dalla gestione dei componenti della famiglia Jucker - originaria della Svizzera - che ne tenne saldamente le redini fino alla sua chiusura finale. I lavori di ricostruzione e di ristrutturazione e ampliamento dopo il furioso incendio durarono fino al 1929 ed interessarono l'intero complesso: i fabbricati della "filatura vecchia" nella parte nord/est vennero abbattuti, riducendoli a soli 2250 mq., destinandoli ad uffici, sala provinatura, spogliatoi, officina meccanica e falegnameria. La filatura nuova venne prolungata verso ovest di 14 campate, con pilastri in calcestruzzo armato e allargata verso nord di una campata di m. 7, raggiungendo una superficie di mq. 4165.

L'edificio venne poi elevato di un secondo piano fuori terra, ampliandone contemporaneamente il sotterraneo. Le due centraline unite alla "filatura nuova" vennero demolite e sostituite da un'unica centrale, costruita su progetto dell'ingegner Antonio Berlucchi, sul luogo ove prima esisteva il magazzino dei cotone sodi, distrutto dall'incendio. Nuove opere di ristrutturazione vennero compiute anche nel 1938-39 e soprattutto nel 1942 quando venne completata la nuova filatura. Il potenziamento energetico dell'azienda fu assicurato con l'acquisizione, nel 1943, da parte del C.B.O, dell'intero pacchetto azionario della Società Elettrica Val Degagna. Sopravvissuto ai pesanti bombardamenti dell'ultimo conflitto mondiale, nel periodo 1945-1975 si svilupparono nuove

scelte tecnologiche e produttive che da un lato furono la creazione di un reparto di tessitura e, dall'altro, il graduale rinnovamento degli impianti di filatura con la messa in attività dei moderni filatoi Rieter, di fabbricazione svizzera, che migliorarono la produttività senza grandi innovazioni nel ciclo.

La concorrenza internazionale costrinse il cotonificio a compiere importanti innovazioni tecnologiche, con conseguente riduzione dei dipendenti da 1000 nel 1950 a 450 nel 1983. Nonostante ulteriori investimenti finanziari e tecnologici che prevedevano tra l'altro "*il progetto di una fabbrica automatica*" chiamata "*senza luce*" il cui funzionamento non avrebbe comportato alcun apporto di personale, tanto appunto da rendere inutile l'installazione di lampadine, nel luglio del 1992, dopo 110 anni di ininterrotta attività, venne annunciata la definitiva chiusura dell'azienda.

I cotonieri ci ripensano: il lanificio di Gavardo

Gli Hefti si erano trasferiti nella località vulcanese di Roè con l'intero gruppo familiare per la gestione diretta del complesso industriale e per modificare i propri programmi imprenditoriali. Infatti alcuni anni dopo la ditta "Hefti" & C," si trasformerà in Società Anonima per azioni, con l'apporto di grossi nomi dell'industria cotoniera italiana, banche, e anche produttori e commercianti di lane, che indussero probabilmente gli altri soci a mutare il tradizionale settore di investimento; la scelta dell'investimento nel settore laniero a Bostone di Gavardo, in alternativa al cotoniero ormai in fase di produzione esuberante rispetto alle richieste di mercato, è un'iniziativa significativa e singolare nella storia economica della nostra provincia e rappresenta una strategia industriale d'avanguardia; il lungo lasso di tempo (1887 –1889) in cui si svolsero le trattative va interpretato appunto come la fase di una iniziativa economica di ampio respiro.

Già nei primi anni Ottanta del secolo scorso Alfred Streiff aveva come visto acquisito i diritti per lo sfruttamento del salto d'acqua in questa zona, preferendo però dare corso, unitamente all'industriale Pozzi, al cotonificio di Roè. Così la richiesta che il Prefetto di Brescia fece affiggere nei comuni di Brescia e del Mandamento di Rezzato e del Circondario di Salò (quelli cioè interessati dalle acque del fiume e del canale Naviglio) in data 17 ottobre 1883 fu destinata a cadere nel vuoto. Il manifesto ricordava agli interessati come *i Sigg. Kesti /grafia errata nell'originale/ e Compagni presentarono domanda corredata da relativo progetto allo scopo di erigere nel territorio di Villanuova sul Clisi (Circondario di Salò) uno stabilimento di tessitura e filatura di cotone*

da animarsi colle acque del fiume Chiese, derivandole ed usandole all'oggetto di convertirle in forza motrice.

Il documento continuava elencando le opere da compiersi sul fiume, la diga, il canale adduttore: nessuno oppose ostacolo al nulla osta di realizzazione, ma il progetto resterà sulla carta. Dopo trattative che si intravedono laboriose e complesse, il 27 giugno 1889 venne finalmente rogato l'atto di costituzione della *“Società anonima Lanificio di Gavardo avente per iscopo l'esercizio dell'industria e del commercio della lana ed affini, con sede a Milano, col capitale di L. 4.000.000 diviso in n. 16.000 azioni al portatore da L. 250 cadauna”* con durata trentennale.

Una prima rapida suddivisione del prospetto degli azionisti, nel rimarcare la quota detenuta dalle banche, e dalla Banca Generale di Milano in particolare (che da sola possedeva il 18,1%), rimanda grosso modo ad una tripartizione che vede nelle mani di alcuni industriali svizzeri, fra loro imparentati con gli Hefti, il 41,9% del pacchetto azionario, alle banche il 26,9% ed agli industriali tessili brianzoli un altro 31,2%.

Ma queste presenze meritano senza dubbio un ulteriore approfondimento sia biografico che in chiave di alleanze industriali, poichè da queste partecipazioni azionarie escono altri collegamenti con le realtà economiche lombarde e valsabbine, tanto da far intravedere nel dettaglio le strategie manageriali che il capitalismo lombardo aveva riservato alla valle del fiume Chiese. Innanzi tutto il forte nucleo dei cotonieri svizzeri che già nella vicina regione bergamasca avevano attivato floridi opifici da oltre un ventennio. E' il caso di Gioachino Zopfi, che nel cantone di Glarona già aveva avviato un cotonificio e che nel 1867 col fratello Alfredo aprirà a Ranica (in provincia di Bergamo) una filatura per il cotone, il cui gerente altro non è che Jost Luchsinger, presente nella costituzione del Lanificio gavardese in qualità di procuratore di Giacomo Trumpy e Alessandro Mazzocchi, sedendo addirittura poi nel primo Consiglio di amministrazione. Sono nomi, quello dello Zopfi, del Trumpy e del Mazzocchi che ritroviamo nel 1889, lo stesso anno di apertura del lanificio, anche nel nuovo Cotonificio Bergamasco di Ponte Nossà, del cui Consiglio di Amministrazione fanno per la verità parte anche la quasi totalità degli azionisti dell'opificio gavardese: presidente è Federico Mylius, vice presidente Edoardo Amman della omonima ditta, e poi ancora Paolo Muggiani, Emilio Wepfer e Gaspare Gussoni, oltre che a Giuseppe Frua, futuro presidente del gruppo De Angeli che acquisirà anche il cotonificio di Roè Volciano.

Il già citato Paolo Muggiani è proprietario col socio Andrea Taroni dell'omonima ditta per la filatura del cotone sorta nel 1881 a Casnigo. Oltre che essere entrambi azionisti del lanificio, entrano nell'aprile del 1888 a far parte del Consiglio di amministrazione del Cotonificio della Valle Seriana di

Gazzaniga, unitamente al presidente Amman, a Rodolfo Walti (vice presidente) e Federico Widmer, anch'essi azionisti del lanificio nell'anno successivo. I fratelli Amman, di origine tedesca, hanno anch'essi alle spalle una lunga tradizione tessile: Alberto (1847-1896) ed Edoardo (1851-1921) danno vita nell'anno 1870 alla Filatura di Legnano, ceduta poi ai fratelli Borghi. Nel 1875 si trasferiscono nel Friuli, dove fondano un altro cotonificio in società con Emilio Wepfer, poi coinvolto anche nella nascita del lanificio gavarrese. Nella parte nord-orientale della nazione essi danno vita successivamente ad una nuova società con lo svizzero J. Raetz, giunto come procuratore di Federico Mylius: direttore del nuovo stabilimento sarà il dirigente Giovanni Comolli poi direttore al CBO di Villanuova sul Clisi. Ma i fratelli Amman sono contemporaneamente soci del Cotonificio Cantoni, del Valle Seriana e del Bergamasco, dello stesso CBO villanovese, del Lanificio Rossi, del Linificio e Canapificio Nazionale. E' un'attività di finanziari e banchieri che si estende anche alla partecipazione di società come la Elvetica, in due società di esportazione, nella Società Grand Hotels e nella Società Assicurazioni Incendio e Vita.

Proprio il ruolo di banchiere assume anche Federico Mylius (1838-1891), che oltre alle citate presenze nei cotonifici della Bergamasca è azionista nella Società Edison e nelle filature di Cogozzo (fondata nel 1889) e di Jerago (1890). Così come finanziere prima che industriale è in fondo Ernesto de Angeli che compare in decine di consigli di amministrazione, alla testa di un vasto impero dai mille tentacoli. Ma anche gli altri soci del lanificio di Gavardo sono tutti nomi già presenti in altre imprese tessili: l'Albini è per esempio socio nella filatura Tosi-Albini di Fiorano al Serio sorta nel 1886; Enrico Radice è nel Cotonificio Valle Seriana (ne sarà presidente dal 1912); Gaspare Gussoni, deputato al Parlamento, oltre che socio nel Cotonificio Bergamasco citato e nel CBO di Villanuova sul Clisi, è proprietario del cotonificio Manifatture Tessili di Busto Arsizio. Mariano delle Piane, oltre che socio del Cotonificio di Novi Ligure, è presente nella Manifattura di Legnano (unitamente ai soci De Angeli e Frua); Giuseppe Crespi è della dinastia cotoniera dei Crespi, fratello del senatore Benigno, che accanto alla presenza nell'impero di casa si segnala presente personalmente nella società Edison, nel cotonificio Cantoni ed in altre società; Francesco Turati muove proprio da qui i suoi primi passi di finanziere: sarà poi presente nel Linificio e Canapificio Nazionale e soprattutto assorbirà gli stabilimenti del Cotonificio Olcese nel 1904; Felice Fossati è anch'esso nel Consiglio di amministrazione del Linificio e Canapificio Nazionale, proprietario del cotonificio di Monza e soprattutto procuratore e socio della Banca Commerciale Monzese (il padre ne è il presidente), socia nel CBO di

Villanuova oltre che, in un gioco di scatole cinesi, presente nel cotonificio Fossati.

Anche le banche sono controllate e controllori di quote che si intrecciano con le realtà industriali sopra ricordate. La Banca Generale è, per esempio, presente nel Cotonificio Festa-Rasini (fra i cui soci compaiono il Turati e Felice Fossati), il Banco Bellinzaghi è presente anche nel Cotonificio Lombardo dal 1882. Infine il Credito Italiano, vera e propria banca capace di supportare in pratica l'intero mondo industriale italiano, che è socia, per citare solamente alcune realtà sinora incontrate, del CBO, del Cotonificio Bustese Ottolini, del Cotonificio Muggiani, delle manifatture Turati ecc. Come si può vedere un intreccio che intesse una complessa organizzazione economico-finanziaria, cui va aggiunta per la verità quella composta dalle realtà svizzere con la madre Patria e quella altrettanto importante dei legami famigliari. Legami diversi che emergono anche per i soci entrati successivamente a far parte del Lanificio di Gavardo e del suo consiglio di amministrazione. Nel 1901 per esempio, fanno parte del Consiglio di amministrazione gavadese anche Giovanni Reich, proprietario dell'ex cotonificio bergamasco Zuppinger e Giulio Guttinger di Zurigo, già socio del cotonificio Festa-Rasini e fondatore con il Cantoni della prima azienda con quel nome nel 1874.

Lo sviluppo del Lanificio fu intenso. La fabbrica alla sua apertura occupava circa 160 dipendenti distribuiti negli uffici e nei reparti di tintoria, preparazione, filatura, officina meccanica e falegnameria. Vi funzionavano 6.000 fusi. Nonostante il problema inerente alla formazione delle maestranze, la dirigenza puntò sull'aumento della qualità, ampliando la tintoria (avviata in proporzioni limitate) in quanto i filati tinti risultavano più apprezzati dal mercato. I filati trovavano sbocco nei mercati di città quali Firenze, Milano, Genova, Bologna. Nel 1892 fu completato il secondo assortimento di macchine, potendo così usufruire di 12.000 fusi. Nonostante oscillazioni di bilancio, nel 1896 l'aumento della produzione compensò in parte le circostanze contrarie e in previsione di tempi migliori la Società deliberò un aumento dell'impianto di altri 7.000 fusi e l'installazione di una seconda turbina nel 1897. Ancora, nel 1901 (gli addetti sono 512) furono potenziati gli impianti, aperti nuovi reparti sia di pettinatura che di filatura, (secondo le più moderne tecniche) per lavorare le lane da tosa e aumentare il commercio con l'estero.

Quell'anno coincise con l'abbandono da parte degli Hefti delle posizioni di comando del lanificio, con l'assunzione di Ernesto Luthy che, ricco dell'esperienza maturata al lanificio Marzotto di Valdagno, seppe mantenere a livelli concorrenziali la produzione dell'opificio, trasformandolo, così si scriveva al tempo, "nel più grande del genere in Italia". La totale attività della fabbrica e la continuità delle lavorazioni si mantenne anche negli anni

successivi, accompagnata da studi e provvedimenti per l'intensivo sfruttamento delle acque e dall'importazione della materia prima dall'Australia.

Nella seconda metà degli anni Trenta il lanificio conosce negativi svolgimenti nel breve volgere di poche stagioni. Anche la grande fabbrica paga il prezzo delle sanzioni dovute all'invasione etiopica e l'introduzione dell'autarchia, con l'avvio della lavorazione di nuove fibre, quali il lanital, lo sniafiocco e la cisalfa. Come si scriveva nella relazione al bilancio del 1938, "l'assegnazione di fibre non ancora accette al consumo e perciò non richieste dalle tessiture che dovrebbero assorbire la nostra produzione, rende particolarmente difficile la situazione".

Nell'anno 1941 si presenta il progetto per la costruzione di alloggi della Società Lanificio di Gavardo. Quest'ultima operazione, poi bloccata dagli eventi bellici, prevedeva la costruzione di "Bostonia", complesso con almeno una trentina di nuovi immobili plurifamiliari. Non stupisce, dunque, il nome del nuovo Commissario prefettizio che ne prende il posto: si tratta di Sebastiano Giordana, cuneense, già podestà di Villanuova sul Clisi, vice del presidente locale Gaspare Bertuetti dal 1929 e da poco nuovo direttore generale dello stesso Lanificio. La grande fabbrica – e la sua dirigenza – continuavano così a costituire contemporaneamente la guida economica e politica della comunità.

Una vicenda industriale lunga e complessa: nel 1960 l'azienda raggiunge il massimo dei dipendenti, 1.223; nel 1977 (240 addetti) l'impresa viene rilevata - dopo un passaggio nella società pubblica Gepi - dalla nuova proprietà della Filatura di Grignasco, chiudendo i battenti all'alba del nuovo millennio.

Il tram sul fiume

Se la ferrovia si dimostrava indispensabile per le comunicazioni a carattere nazionale e internazionale, per i percorsi a breve raggio, comunali o provinciali, sembrò anche nel territorio bresciano più adeguata la creazione di un sistema di tramways a vapore, considerati più flessibili nella loro dislocazione e, soprattutto, più orientati al trasporto passeggeri e di merci leggere, sollecitando così la crescita del commercio e del turismo.

Scartata la proposta del Comitato bresciano di una ipoferrovia, furono prospettati numerosi progetti (privati e pubblici) di carattere tranviario per tentare di risolvere il problema stradale relativamente alla valle bagnata dal fiume Chiese. Fra le varie proposte si segnala quella di un Comitato Promotore milanese, che nel 1878 inoltra alla Deputazione provinciale bresciana la domanda di concessione per la costruzione di una linea tranviaria a vapore per il tratto Brescia-Tormini, al quale sarebbero seguiti eventuali prolungamenti.

La mobilitazione locale fu assai ampia, legata alle espressioni delle diverse parti politiche, non di rado oggetto di feroci polemiche campanilistiche rispetto a singoli spezzoni del tracciato, al posizionamento delle stazioni, ecc. Le illusioni locali dovettero inoltre fare i conti con le decisioni adottate a carattere provinciale e col permanere dell'ambiguità di una scelta ancora da compiere fra ferrovia e tramvia, fra parti che sostenevano come la ferrovia sarebbe stata conveniente solo in presenza di economie maggiormente sviluppate caratterizzate da intensi commerci, mentre per la realtà valsabbina, con un modesto carattere produttivo ed un forte frazionamento delle attività locali, pareva più confacente la soluzione tranviaria.

La Provincia, pressata dalle diverse esigenze e dalle crescenti speranze, dovette usare la massima cautela e esaminò il problema della linea tranviaria. Si evidenziarono così una sottostima delle spese previste e la domanda del Comitato milanese decadde. Una delusione cocente per chi già udiva il suono del campanello annunciante il tram risalente la valle, ma che diverrà punto di partenza per nuove ed ampie discussioni e per la predisposizione di nuovi progetti. Ma la distanza fra gli entusiasmi locali e le difficoltà di un piano finanziario adeguato crebbero costantemente, dando il via ad una serie di annunci e rinunce che finirono per rendere il tram una sorta di oggetto misterioso.

Diverse furono le nuove proposte, avanzate da imprese italiane e soprattutto straniere, che già andavano colonizzando la provincia bresciana con la realizzazione di nuove linee. Dopo diverse analisi, la Deputazione bresciana considerò inizialmente degna di attenzione solo quella presentata dall'ing. Giovanni Corti di Milano che dava le maggior garanzie di serietà, essendo uno dei principali azionisti della ferriera di Vobarno, e inoltre rappresentava una società inglese la "The Province of Steam Tramway Company Limited" disposta a realizzare la linea tranviaria. Nonostante i primi entusiasmi, tale società non riuscì a realizzare il proprio obiettivo, e così la concessione passò alla società belga "Compagnie Generale des Chemins de fer secondaires". Era la volta buona: l'impresa belga nell'anno 1881 portò a termine il tratto Brescia-Vobarno. Il 1° ottobre fu aperto il tronco fino a Gavardo, e l'8 dicembre l'esercizio fu ufficialmente avviato sull'intera linea Brescia-Vobarno, lungo un tracciato di Km. 33,350, attraverso le località di S. Eufemia, Rezzato, Treponti, Virle, Nuvolera, Paitone, Gavardo, Villanuova, Tormini, Roè. Il prolungamento verso l'interno della valle avvenne in breve tempo, ed il tram giunse dopo alcuni anni sino al capolinea di Vestone.

L'attenzione dei valsabbini per la linea tranviaria, quale segno del progresso è rintracciabile anche nell'entusiasmo manifestato dal curato di Vestone, don Giovanni Calcari, un personaggio all'avanguardia anche per quanto riguarda

altre iniziative in ambito sociale (come la cooperazione e l'organizzazione operaia), che nel suo diario di fine Ottocento annotava: *“Il giorno 6 dicembre (1881) si inaugurerà il Tramvai da Gavardo a Vobarno. Inviti a tutti i sindaci della valle. Che bella cosa sarà”*.

Con l'arrivo della tramvia a Vobarno, i dirigenti della Ferriera ed il Comune stesso, inoltrarono domanda alla Deputazione provinciale affinché fosse costruito un allacciamento della fabbrica alla tramvia, ma questa richiesta fu subordinata da parte del Consiglio provinciale alla costruzione di un nuovo tronco Vobarno-Barghe, strategicamente importante, in vista di un possibile congiungimento con Ponte Caffaro, che all'epoca segnava il confine con l'Impero Austro-ungarico. Dopo una lunga serie di controversie tra l'Amministrazione provinciale e la belga Compagnie Generale, cui si aggiunsero lungaggini tecnico-burocratiche, entrambi gli scopi furono raggiunti. L'obiettivo dell'allacciamento della Ferriera alla tramvia, si ottenne con la concessione del collegamento tramite un sistema a trazione animale utilizzabile anche per il trasporto pubblico delle altre merci, (in base ad adeguate tariffe), così da far coincidere l'interesse privato con quello generale.

Il tram assume per i valsabbini la concretezza del rapido congiungimento con la città, dopo secoli di isolamento: per la prima volta poteva bastare salire su una vettura tranviaria e sedersi comodamente, estraniandosi da ogni attenzione per la guida, così come sino ad allora avevano potuto fare solamente i più ricchi possidenti proprietari di carrozza con conducente. Un congiungimento che consentiva di rinforzare pure il senso di appartenenza alla nazione: non erano più i valsabbini che si recavano negli uffici del potere, ma, come ricorda don Calcari nel diario, erano il Prefetto, il Sottoprefetto, la stampa, che giungevano comodamente nel cuore della valle.

Ma Solitro, che fu un diretto testimone degli avvenimenti innovativi di questi sconvolgenti anni di fine Ottocento, fra i suoi appunti storici sulla regione benacense annotava anche lamentele e così commentava: *“E' indubitato che le nuove strade e le ferrovie e i tramways, aprendo nuovi sfoghi alle merci, rendendo più facili e rapide le comunicazioni con i centri lontani, spostando certe attività particolari, e infine tramutando in luoghi di semplice passaggio quelli che erano prima per ragioni di postura, scarichi naturali di mercanzie e di persone, alterarono più o meno il commercio di questo o di quel paese con danno di alcuni; i quali per ciò levano alte grida contro queste novità, senza considerare il bene ch'esse arrecano a cento e a mille altri; senza pensare che l'equilibrio sopravvenuto è più spesso apparente che reale, più temporaneo che stabile e che infine il vantaggio generale compensa a iosa i sacrifici dei pochi”*. La linea tranviaria cioè, ed Solitro ben coglie la questione che diverrà centrale in breve tempo, determinava nuove gerarchie degli spazi e dei luoghi. Se prima

infatti era stata la strada a regolare commerci e percorsi, ora il tram sconvolge queste secolari abitudini, tralasciando di attraversare alcune località con alcune deviazioni dal percorso principale, erigendo stazioni (nuovi luoghi di incontro al pari delle piazze) nelle periferie, entrando in comunità che in precedenza la strada sfiorava solamente. Resta comunque un dato oggettivo che i paesi toccati dal passaggio del tram vivacizzarono le loro attività e i loro commerci, beneficiati ancora una volta dalla loro posizione geografica, laddove la presenza del fiume Chiese e il conseguente sviluppo industriale avevano già condizionato “favorevolmente” la vita di questi abitanti, attraverso anche lo sviluppo della viabilità stradale, sulla linea della quale si innestò poi il tram.

La linea tranviaria per la Valle Sabbia, pur configurandosi quale prestigioso risultato per l'Amministrazione provinciale, con il crescere del trasporto delle persone e delle merci, mostrò i suoi limiti dovuti ad un impianto “storpiato”, perché adattato ad un tracciato viario “precaro” che necessitava di costanti interventi di manutenzione e correzione. Così affermava la Società Compagnie Generale: *“Pur di soddisfare il più presto possibile, e colla minore spesa della Provincia, il voto della popolazione, che ardentemente desiderava avviato l'esercizio, la Società benché a malincuore acconsentì di passare sopra a parecchie difficoltà concernenti i raggi delle curve, le pendenze e controtendenze, piantando, per quanto fosse possibile, la tramvia sulle strade provinciali, nelle condizioni in cui si trovavano, lambendo talora le più insignificanti in sinuosità delle antiche strade carrettiere e dando luogo a continui serpeggiamenti: si accettarono insomma, condizioni che se teoricamente potrebbero dirsi tollerabili, considerandole isolatamente e per brevi tratti, la prudenza non avrebbe permesso di lasciar sussistere tanto prolungate e frequenti. Un impianto storpiato non è mai conciliabile col buon servizio”*.

Questi limiti erano presenti (e pericolosi) soprattutto nei tratti di attraversamento dei paesi dove il tram era costretto a compiere curve tortuose nella stretta via del paese, come testimoniano alcune cartoline del tempo e le frequenti cronache relative ad incidenti fra automezzi ippotrainati, carretti e carrozze del tram. Lavori previsti prima dell'installazione della linea tranviaria spesso non furono portati a termine, e in più zone abitate la larghezza della carreggiata era appena sufficiente al passaggio del tram. Quelli che dapprima erano sembrati i vantaggi della tranvia rispetto alla ferrovia, si dimostrarono ben presto quali sottovalutati punti di debolezza della tramvia: l'armamento leggero e la rigidità non erano adeguati al trasporto di merci pesanti, il dover seguire la carreggiata con curve, dislivelli, transitando in centri abitati obbligava (o meglio avrebbe dovuto obbligare) a rallentamenti continui che unitamente alla promiscuità dei trasporti la rendevano inadatta ai bisogni delle

fabbriche, anche perché di là della velocità di percorrenza, numerose erano le fermate, anche a richiesta che aggravavano i ritardi del trasporto. La presenza in una medesima corsa di vetture adibite ad ospitare viaggiatori e di vetture adibite alle merci destinate alle attività locali, costituiva un impedimento sia per i cittadini sia per l'interesse delle aziende.

Il tram seguendo la vecchia strada provinciale, attraversava spesso il cuore dei paesi (Gavardo, Vobarno) e i cittadini protestavano contro la scriteriata velocità del vapore che metteva in pericolo il passaggio di uomini e animali. L'obbligo di far precedere l'arrivo del tram, in prossimità del paese, da un funzionario che a piedi avvertisse ed invitasse le persone a spostarsi, e la necessità di fare segnalazioni acustiche o luminose al momento dell'arrivo e della partenza, spesso erano disattesi. Il rumore assordante prodotto dalla tranvia aveva effetti imprevedibili soprattutto sugli animali che transitavano sulla stessa carreggiata; i cavalli spaventati si bloccavano nel mezzo della strada costringendo i guidatori del tram a brusche frenate, rese ancora più difficili perché le carrozze non erano ancora autofrenanti. Il "Regolamento per l'esercizio della tramvia a vapore da Brescia a Vallesabbia e Salò", sottoponeva la tramvia a limiti di velocità molto restrittivi (15-20 Km/h), recitando tra l'altro: " il capo-convoglio ed i conduttori si servono di fischietti a mano. Per ordinare la chiusura dei freni, il macchinista da tre colpi di campana o di cornetta: brevi, forti, staccati".

Il destino dei primi viaggiatori era quindi legato alla diligenza del personale viaggiante, che in ogni caso, rispettoso o meno del regolamento, era bersaglio di lamentele. Il tram era un mezzo utilizzato anche dagli operai, e se è vero che le ditte avevano preso accordi affinché fosse possibile la fermata davanti alle fabbriche, in caso di ritardo i lavoratori erano costretti a pagare una multa.

La sostituzione della trazione a vapore con quella elettrica in ogni linea, ebbe notevoli riflessi sul volume del traffico complessivo della provincia, che si accrebbe notevolmente con un valore variabile, a seconda delle zone geoeconomiche, fra il 20 e il 50 per cento. Un maggior traffico si sviluppò verso le valli, dove l'industria richiedeva una maggiore frequenza di trasporti, e ciò valse anche per la Valle Sabbia come ricordava già nel 1892 una relazione del direttore dell'esercizio delle linee della Compagnie Generale, Van Breuse: "*La linea Brescia-Vestone (Valle Sabbia) è la più remunerativa, giacché ai prodotti del suolo, che sono quasi tutti a trasportarsi, come legna, carbone, corteccia di quercia, legname da costruzione bisogna importarvi gran quantità di materie alimentari...*". L'energia elettrica eliminò il fastidio del fumo e i rumori, fece dimenticare la limitata potenza del sistema a vapore, rese più veloci, più puntuali -e quindi più numerose- le corse. Le carrozze divennero più confortevoli, con sedili imbottiti destinati ai turisti diretti sul Garda. Per i

viaggiatori, le condizioni di sicurezza erano maggiori rispetto al passato specie per l'adozione di freni speciali.

L'intervento governativo del 1928 (caldeggiato dagli industriali dell'automobile), impostò un lavoro d'adattamento delle sedi viarie al nuovo traffico automobilistico in rapida crescita. Dopo la fase d'incanalamento dei tram sui binari ferroviari della linea Rezzato-Vobarno, la fine del sistema tranviario extraurbano lungo la valle fu decretata nell'anno 1956.

Dalla ferrovia alla pista ciclabile

Il tema di una linea ferroviaria che percorresse la Valle Sabbia collegandola con la linea Milano-Venezia è di lunga data. Già nel 1873, infatti, Giuseppe Ferrari, uno dei fondatori della Ferriera di Vobarno, pubblicò un opuscolo nel quale sosteneva, attraverso motivazioni teoriche e tecniche, la necessità della costruzione di una linea che attraversasse la Valle Sabbia, per raggiungere la posizione strategica della Rocca d'Anfo. Il Ferrari, nel sottolineare la convenienza economica e strategica di tale progetto, cercava di rendere evidente soprattutto l'importanza economica dell'infrastruttura: egli tra l'altro affermava infatti come “non dubito d'asserire che la metà del commercio dell'Alta Bresciana, ha per arteria principale viabile la linea da me proposta Rezzato-Anfo”.

La proposta non trovò attuazione a causa degli elevati costi d'impianto, eccessivi per le reali capacità di scambio e traffico dei territori attraversati, e l'esiguità delle possibilità finanziarie dell'imprenditore Riccardo Bonetti che aveva ottenuto nello stesso 1895, tramite una convenzione stipulata con la Deputazione provinciale, la prelazione nella concessione della costruzione delle linee ferroviarie. Frattanto nel 1882 entra in funzione la linea tranviaria, che però dimostrò in pochissimo tempo tutta l'impraticabilità dell'idea di consentire il trasporto di merci pesanti dalla valle alla ferrovia nazionale. Restava la necessità della ferrovia, magari esclusivamente dedicata alla movimentazione delle merci, lasciando al tram il trasporto passeggeri: una specializzazione che avrebbe consentito alla linea ferroviaria di svincolarsi dalle necessità di avvicinare le località abitate, individuando nelle grandi industrie i soli luoghi di connessione.

Angelo Migliavacca, patron della Ferriera di Vobarno, così scriveva in una lettera inviata alla Deputazione provinciale a proposito di un nuovo progetto: “*Sta sul tavolo la questione della ferrovia, la quale oggi si impone come una necessità assoluta per lo stabilimento di Vobarno. A questa ferrovia io non rinuncio mai persuaso dè grandi benefici che la stessa dovrà apportare alla*

mia ditta e alla valle intera. Io spero che la mia società farà qualunque sacrificio per realizzare simile desiderio e se per avventura i miei soci non crederanno di appoggiare col loro voto la proposta loro sottomessa, non mi darò vinto per questo e cercherò tutti quei mezzi anche con mio sacrificio pur di vedere realizzato il mio proposito, la ferrovia Rezzato-Vobarno, assicurando sin d'ora che ci riuscirò”.

Alla voce di quest'imprenditore si affiancava quella dei liberali zanardelliani che ritenevano che la funzione precipua delle ferrovie fosse di stimolare la nascita di nuove industrie, il potenziamento di quelle esistenti, l'avvicinamento fra centri di produzione e centri di smercio. Posizioni divergenti da quelle dei liberali moderati e dei cattolici che propendevano invece per scelte che non alterassero gli “equilibri abituali”.

La progettata ferrovia Rezzato-Vobarno era una linea ferroviaria in concessione che risaliva il percorso del fiume Chiese a binario singolo, a scartamento di 1435 mm ed era lunga 25,992 Km. La ferrovia, essendo concessa, era sostanzialmente separata dalle linee statali. Partiva da un fabbricato viaggiatori ubicato poco più a nord dell'edificio della stazione di Rezzato sulla ferrovia Milano-Venezia, presso la quale vi erano comunque dei raccordi che consentivano l'instradamento sulla stessa dei convogli passeggeri e merci. La linea si dirigeva verso nord-est in direzione Virle Treponti, ora frazione del comune di Rezzato, dove si trovava l'omonima stazione. Dopo Virle, la ferrovia affiancava il Naviglio Grande Bresciano fino agli inizi del territorio comunale di Gavardo. Non potendo attraversare il centro storico di questa cittadina, la ferrovia effettuava una doppia curva destra-sinistra, scavalcando il fiume con un ponte a travata metallica. Proseguiva lungo l'attuale via della Ferrovia, che è stata costruita proprio sul rilevato della linea, per giungere a Villanuova sul Clisi.

Da questa località, la ferrovia affiancava la strada provinciale: all'ingresso del territorio comunale di Roè Volciano, era posta la stazione di Tormini Scalo: dal 1929 un raccordo congiunge lo scalo con la linea tranviaria per Salò permettendo al tram di essere instradato la linea ferroviaria fino a Virle Treponti. Dalla stazione di Tormini Scalo, la ferrovia cominciava l'ascesa per la fermata di Tormini Chalet con i convogli che dovevano affrontare un'acclività media del 13 per mille. Dopo questa fermata, la linea scalcava la provinciale per Salò utilizzando il ponte a travata metallica che ancora oggi caratterizza la località Tormini. La ferrovia giungeva a Vobarno affiancando il cotonificio Hefti di Roè e attraversando nuovamente il Chiese in località Pompegnino. Dopo Vobarno Paese, la linea si dirigeva verso la ferriera Falck nei pressi della quale avveniva il terzo scavalco del Chiese. Di fronte alla fabbrica metallurgica era posto il fabbricato viaggiatori della stazione di Vobarno

Ferriera dalla quale si dipartivano i binari di raccordo per lo stabilimento. La linea proseguiva in direzione del piano caricatore e del magazzino merci della stazione per poi terminare nei pressi della rimessa locomotive e della strada provinciale Vobarno - Vestone - Idro. Dal binario principale si staccavano lungo il percorso, raccordi che collegavano la linea alla ditta Marmi Gaffuri&Massardi di Virle, al Lanificio di Gavardo e ai Cottonifici Ottolini di Villanuova e Hefti di Roè.

Il progetto fu redatto da Giuliano Corniani nel 1892 e approvato nel febbraio dell'anno seguente dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici che però, nello stesso tempo, negò la richiesta di sussidio. La ferrovia fu quindi la prima in Italia costruita interamente utilizzando capitale privato.

Molte erano le speranze riposte nella ferrovia, che così era salutata dalla stampa locale: *“Se ne parlava da gran tempo, come di cosa assai desiderata. Il progetto si deve per avventura all'ing. Giuliano Corniani e l'attuazione è tutto merito dell'intelligente attività del cav. Migliavacca che presiede con tanto amore la ferriera di Vobarno portandovi tutte le migliorie suggerite dai progressi della scienza, senza dire dell'introduzione di industrie nuovissime per l'Italia /.../ La nuova ferrovia lasciando la stazione di Rezzato (linea Adriatica) fra verdi campi ricchi di pascoli, di grani e di viti seguirà il corso del Naviglio fino alla sua origine a Gavardo, per correre lungo il Chiese a Vobarno per ora, raggiungendo assai fra non molto Barghe, allo sbocco delle voltate che conducono fino su ai nostri confini, al vicino Tirolo. E forse... La necessità di una ferrovia lungo il corso del Chiese ricco di acque che da vita a parecchie importantissime industrie era assai sentita per l'attesa di maggior sviluppo di quelle già esistenti, per lo sperato impianto di altre, sicura fonte di ricchezza per questa plaga tanto favorita da natura”*.

La società che doveva procedere alla costruzione fu denominata “Società Anonima Ferrovia Rezzato - Vobarno - Valle Sabbia”, costituita il 12 gennaio 1896 a Milano, il cui Consiglio di Amministrazione comprendeva, oltre a Migliavacca, alcuni fra i più importanti industriali i cui interessi gravitavano in valle, quali gli Hefti ed i fratelli Ottolini. La concessione fu approvata con Regio Decreto del 2 aprile 1896, n. 90. Il primo tronco fu inaugurato il 17 maggio 1897 e copriva la direttrice Rezzato – Tormini. La linea completa fu inaugurata il 6 dicembre dello stesso anno. Si effettuavano quattro coppie di corse al giorno composte da convogli misti viaggiatori e merci. Per garantire i servizi ferroviari di quattro coppie di corse giornaliere, furono acquistate tre locomotive a vapore. Esse furono denominate “Italia”, “Caffaro” e “Valle Sabbia”. Nonostante i risultati fossero economicamente incoraggianti, la Società Anonima entrò presto in crisi, poiché era impossibilitata a far fronte agli interessi sulle obbligazioni emesse per la costruzione dell'infrastruttura.

Già alla fine del 1901, quindi, fu avviata la procedura di fallimento. Giovanni Maglione fu nominato curatore fallimentare e amministrò la linea fino al 1904, quando si procedette al suo riscatto.

La società “Tramways à Vapeur de la Province de Brescia”, che gestiva le due linee tranviarie per Vestone e per Toscolano, si fece avanti per il riscatto. Per le popolazioni dei comuni toccati dalla ferrovia il timore era rappresentato dalla possibilità che la gestione della stessa finisse proprio nelle mani della società belga che già eserciva la linea tranviaria in regime di concessione e con politiche tariffarie e di orari assai poco apprezzate. L’attenzione che la stampa dedica a questo problema, attraverso numerosi articoli che seguono ogni passo e decisione delle parti, testimonia l’importanza della questione. L’impresa ferroviaria venne comunque riscattata per la somma esigua di lire 650.000 da un comitato composto da industriali locali che, con il concorso dell’Amministrazione provinciale, nel 1903 costituirono un’apposita società per il prolungamento della ferrovia fino a Ponte Caffaro e lungo le valli Giudicarie. Per evitare la creazione di un monopolio, i cui effetti si sarebbero riflessi sui costi del trasporto merci per le industrie della zona, queste ultime, assieme ai Feltrinelli, decisero dunque di costituire una nuova società: la “Società Anonima Ferrovia Rezzato - Vobarno - Caffaro”. Una parte considerevole del capitale fu sottoscritto dalla Provincia, che in cambio chiese di poter stabilire le tariffe e un impegno della nuova società al prolungamento della ferrovia fino a Ponte Caffaro, a lambire il confine austriaco. Se, dopo tre anni, la Provincia non avesse avvisato alcun impegno per l’estensione della linea, avrebbe potuto procedere a riscattare l’intera ferrovia.

La nuova società fu costituita il 13 agosto 1904 e, nonostante la Tramways à Vapeur avesse avanzato un’offerta identica, rilevò la concessione per motivi di pubblica opportunità. Il prolungamento verso Ponte Caffaro fu complicato dalla domanda di concessione effettuata da un progetto analogo, la Elettrovia Brescia - Nave - Caffaro, che intendeva collegare direttamente il capoluogo al confine austriaco utilizzando una tranvia a trazione elettrica. Questo progetto sarebbe stato direttamente concorrente al prolungamento della ferrovia nel tratto da Vestone al confine di Stato. Il prolungamento ferroviario non verrà mai realizzato.

Nonostante il buon andamento della gestione ferroviaria, nel 1907 la Provincia decise di procedere al riscatto. La Società Anonima si rivalse in sede giudiziaria, ma il Tribunale diede ragione all’amministrazione pubblica. Di conseguenza la società si sciolse il 15 febbraio 1909 e il 29 luglio avvenne il riscatto al prezzo di circa un milione di lire, in parte finanziato da un mutuo rilasciato dalla Banca San Paolo di Brescia. La gestione della provincia iniziò il 1 gennaio 1910. Fu subito fallimentare per la progressiva riduzione dei ricavi e

l'aumento dei costi d'esercizio, oltre che dalla presenza dei pesanti interessi sul mutuo. Si optò per la cessione ad un soggetto privato che si occupasse anche del prolungamento della Vobarno - Vestone, concesso dal Ministero dei Lavori Pubblici il 3 giugno 1911. Le trattative sembrarono concludersi con l'interessamento della Società Veneta, che si impegnava a costruire la Vobarno-Vestone e a rilevare la Rezzato-Vobarno, a patto di ottenere un sussidio più elevato di quello offerto nel decreto di concessione. L'avvento della Grande guerra bloccò gli accordi con la Società Veneta. La Provincia si rivelò incapace di sostenere l'eccezionale incremento dei costi dovuto al trasporto di truppe e di materiale militare, per cui il 14 marzo 1917 la gestione fu trasferita a titolo transitorio alle Ferrovie dello Stato.

Terminata la guerra e divenuta chiara l'impossibilità che si potesse prolungare la Vobarno-Vestone, per via di un contenzioso con l'amministrazione militare, la Provincia decise di cedere alla Società Elettrica Bresciana, a quel tempo concessionaria di altre tramvie, la proprietà della linea al prezzo di circa 400.000 lire, ottenendo in cambio alcuni impegni relativi al miglioramento dell'infrastruttura tranviaria. La SEB costituì il 20 dicembre 1920 la Società Anonima Ferrovia Rezzato-Vobarno (dal 1942 Ferrovia Rezzato-Vobarno Spa) che assunse la concessione il giorno in cui le Ferrovie dello Stato si impegnavano a restituire la linea alla Provincia, il 1 febbraio 1921. Nello stesso giorno, la proprietà della nuova società passava dalla SEB ad una sua controllata, la Società Anonima Tramvie Elettriche Bresciane (TEB). La gestione della TEB fu rilevante per l'intenzione di trasferire il traffico tranviario sulla linea ferroviaria, almeno nel tratto Tre Ponti-Tormini, soprattutto dopo che l'Anas impose l'eliminazione dei binari sul tratto della strada statale che stava per prendere in gestione in quel periodo. Nell'anno 1929 si procedette all'elettrificazione e dal giugno 1932 furono immessi i convogli tramviari. Allo scioglimento della TEB, nel 1963, la gestione del traffico merci passò direttamente alla Falck che utilizzò la linea ferroviaria fino al 1967. I binari furono smantellati nel 1976 alla scadenza della concessione. Attualmente, buona parte del suo percorso è utilizzato dalla pista ciclabile che risale il fiume Chiese.

Riferimenti bibliografici

A. Gnaga, *La Provincia di Brescia e la sua Esposizione 1904*, Brescia, 1905.
AA.VV., *Una fabbrica e il suo paese. lavoro e società della vicenda di Roé Volciano*, Brescia, 1989.

- AA.VV. *Il lanificio di Bostone, un secolo di lavoro 1889-1989*, Quaderni della Quadra di Gavardo n. 2, Brescia, 1991.
- M. Zane, *Il movimento cooperativo e l'identità di una valle. Il ruolo della cooperazione nello sviluppo di un'area periferica fra Ottocento e fascismo: il caso valsabbino*, in "Annali della Fondazione Giuseppe di Vittorio", n. II del 1994.
- M. Zane, *Il baco e la rotaia. Modernizzazione e identità in Valle Sabbia fra Otto e Novecento*, Brescia, 1994.
- G. Schiannini, M. Zane, *Il Paese e lo Stabilimento. Contadini, operai, imprenditori ed amministratori nella storia di Villanuova*, Brescia, 1999.
- M. Zane, *L'Età di ferro. Economia e società a Vobarno dall'unità d'Italia al fascismo*, Brescia, 1999.
- G. Solitro, *Benaco. Notizie ed appunti geografici e storici (1897)*, Brescia (rist. anastatica), 2008.