

CIRCOLO FILATELICO BRESCIANO

LUCIO VECCHI

LA STAZIONE FERROVIARIA E PORTA STAZIONE DI BRESCIA

Memorie attraverso una raccolta
di vecchie cartoline



agora
35

LUCIO VECCHI

LA STAZIONE FERROVIARIA
E PORTA STAZIONE
DI BRESCIA

Memorie attraverso una raccolta
di vecchie cartoline

agora
35

PRESENTAZIONE

Essere collaboratore d'una Impresa può impegnare al punto di non poter interessarsi d'altro; v'è da concorrere alle gare, tenere contatti coi rappresentanti delle varie committenze, gestire numerosi sottoposti, seguire l'andamento dei lavori, sbrogliare pastoie burocratiche, soprattutto quando l'intervento interessa edificio storico o di pregio. Il geom. Lucio Vecchi ha saputo temperare la professione con l'inclinazione alla pittura affinata frequentando la scuola serale dell'Associazione Artisti bresciani, seguendo gli insegnamenti di Chico Schinetti e Adolfo Penocchio. Nelle sale di Via Gramsci ha intrapreso partecipazione a mostre sodali, estendendo poi la presenza a manifestazioni in Cernusco, Milano, Cremona, Cervia e varie località provinciali. I suoi dipinti hanno tratto delicato, variegati accostamenti cromatici ricreanti il degradare di masse frondose, il contenuto filtrare di luce in angoli di bosco, l'algido candore di neve in atmosfere ovattate.

Un ulteriore modo di esprimersi lo manifesta in seno al Cinefotoclub di Brescia presieduto da A. Sorlini.

Quando nel 1967 la Ditta per cui operava si è aggiudicata l'appalto per la ristrutturazione della Stazione ferroviaria bresciana, la sua sensibilità s'è rivolta a quanto documenta lo storico edificio: frequentando la Direzione milanese delle Ferrovie dello Stato, rovistando fra vecchie pubblicazioni e le bancarelle di mercatini, giorno dopo giorno ha raccolto interessante materiale e

centinaia di cartoline ritraenti "La Stazione ferroviaria e Porta San Nazaro" qui riprodotte.

Sono pagine di svelta e gradevole lettura, i testi ridotti all'essenziale per dare spazio alle immagini, le prime delle quali datate 1900.

E' un antologia che consente di rivisitare un brano di Brescia e seguirne il secolare divenire attraverso l'evocazione di eventi, come lo scoppio delle polveri documentato da varie memorie, oppure la posa del monumento a Giuseppe Zanardelli, opera di Davide Calandra, spostato poi dove si trova oggi.

Il più delle volte le collezioni di cartoline spaziano su vari soggetti, quella di Lucio Vecchi ha il merito e il pregio di mettere a fuoco uno degli edifici storici della città e i suoi immediati dintorni; recuperando fra altro visioni della bella ottocentesca fontana in ghisa che in passato ornava la piazza: rimossa durante il secondo conflitto mondiale è andata dispersa.

Alfine sono testimoniati momenti dei lavori di ristrutturazione della Stazione operati fra il 1967 e il 1975.

Il volume non ha ambizioni di scientificità ma, frutto di lunga e lieta fatica, è offerto con umiltà all'attenzione di amici e appassionati quale ricordo e contributo di conoscenza da non disperdere.

Riccardo Lonati

PORTA S. NAZARO

(poi PORTA STAZIONE, PIAZZALE ROMA, oggi PIAZZA DELLA REPUBBLICA)



Panorama della Porta S. Nazaro (circa anno 1840)

Nella fotografia si nota il grande rivellino (*) e l'antica porta che saranno demoliti nel 1852 per decreto comunale.

(*) Nelle fortificazioni murarie elemento a forma triangolare o a semicerchio davanti alle porte per difenderle.

Verrà costruito un nuovo varco chiuso con cancelli ai lati dei quali si eressero due casinetti daziari in legno (vedi foto seguente)



LA PORTA DI S. NAZARO DAL 1865 AL 1885

La Porta prese importanza con l'apertura della linea ferroviaria Milano - Venezia e con la costruzione della Stazione.

Nel 1889 l'architetto Tagliaferri costruì all'ingresso della porta, fra i nuovi cancelli, ad opera dello scultore Ghidoni, dei pilastri con sovrastanti leoni in pietra (cartolina n° 1 - 5 alle pagine 7 - 9), trasferiti prima sul Castello, all'ingresso dei campi da tennis, oggi depositi lungo un viale.

Il Tagliaferri costruì inoltre un casello daziario chiamato dal popolo "gabbia dei canarini" (vedi cartoline dal n° 2 al n° 14 da pagina 7 a 15).

I cancelli furono demoliti nel 1909 (cartoline dal n° 15 al n° 19 da pagina 15 a 17).

Nel 1926 scomparvero il casello con laghetto e relativa fontana a zampillo.

Sempre nel 1909 nel piazzale venne posto il monumento a Giuseppe Zanardelli (cartoline n° 22, 23, 24, 25, 26, da pagina 19 a 21) opera di Davide Calandra.

Il monumento venne poi trasferito nella

sede attuale e cioè nello slargo ad ovest dei giardini di Via XX Settembre.

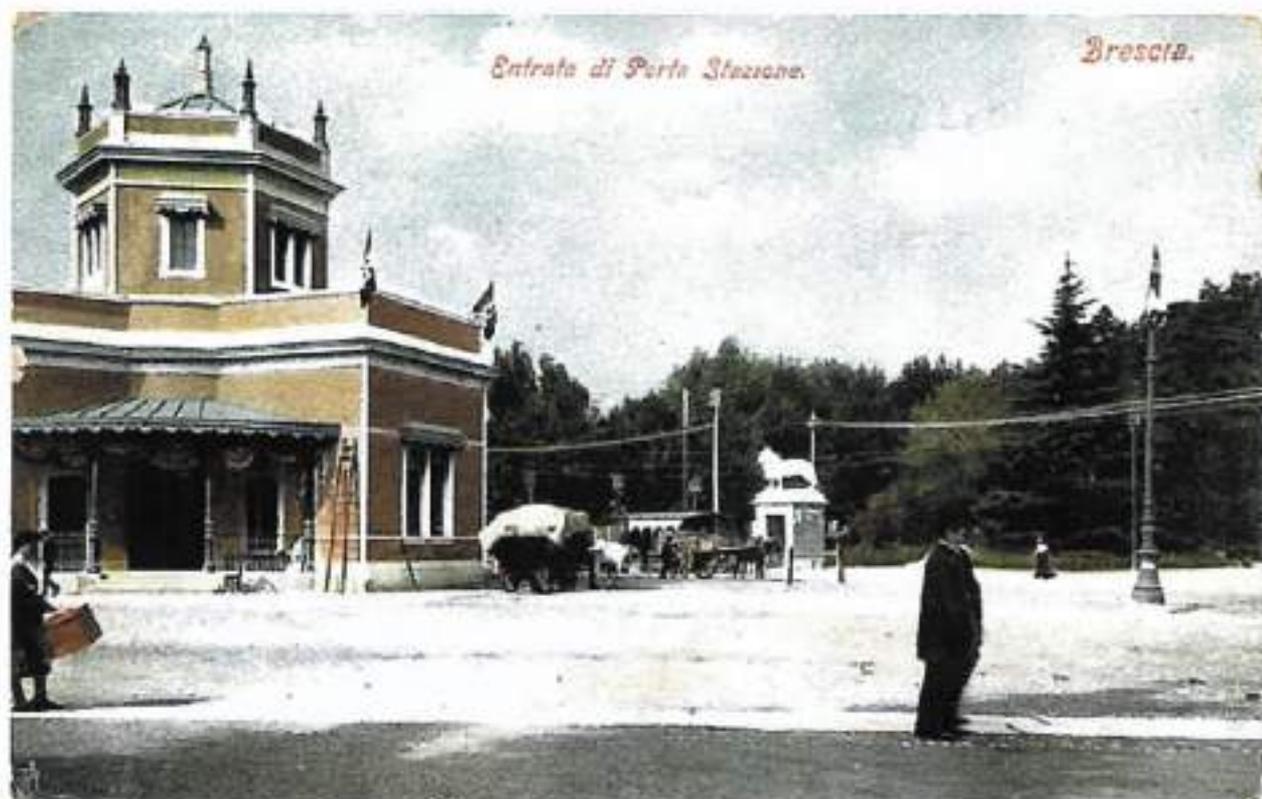
Nel 1928 s'iniziò la copertura del Garza e conseguentemente il piazzale assunse una nuova forma: la realizzazione del Palazzo dei Sindacati fascisti, costruzione del Palazzo Togni (oggi esistente in angolo tra il Corso Vittorio Emanuele e il corso Martiri della Libertà) ed altri palazzi (cartoline n° 27, 30, 31, 32 alle pagine 21, 24, 25).



1. (1906)



2. (1906)



3. (1906)



4. (1907)



5a. Due chiare e rare cartoline del 1905



5b.



Tramvie a vapore della Prov. di Brescia

Brescia (Diramazione per tutte le linee)

17-1-1901-

Caro amico - Come ti ho già detto
è giunta una tua cartolina. Del resto
ti ringrazio molto. Con un po' di
ad. M. le cerniere. Sui colons mi ha

6. Una interessante e rara cartolina del 1901 (Archivio Piotti)



7. (1899)



8. (1905)

Piazza Stazione, con veduta Corso Vittorio Emanuele - BRESCIA.



Solati - Bari - Livorno

9. (1901)

BRESCIA - Porta Stazione



10. (1908)



11.



12. (1911)



13. (1911)



14. (1911)



15. (1911)



16. (1921)



17. (1921)



18. (1921)



19.



Brescia - Viale Stazione e Viale dei Mille

15-

20. (1925)

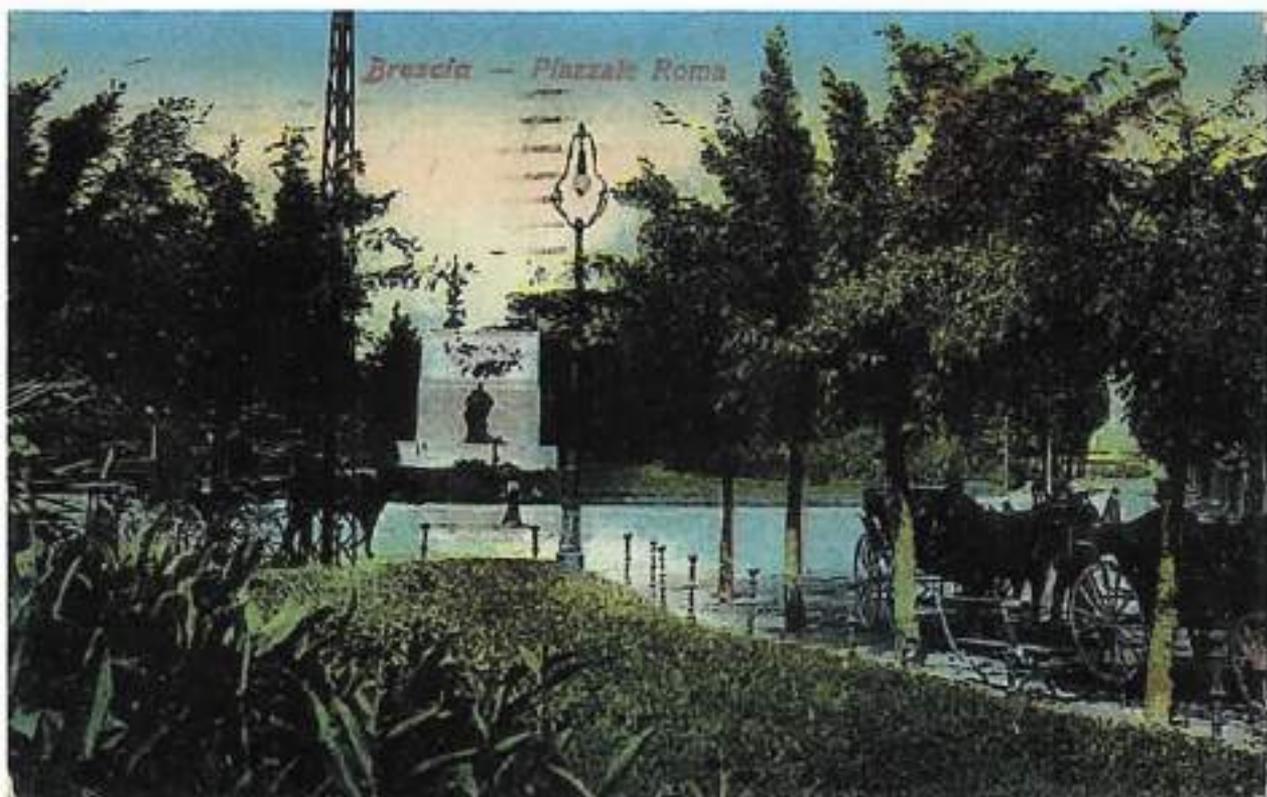


Brescia - Via 20 Settembre

21. (1925)



22. (1915)



23. (1915)



Brescia - Porta Stazione

24. (1913)



Brescia - Viale Stazione - Mon. Zanardelli

25. (1915)



26. (1909)



27. (1930)

LE FONTANE

La prima fontana fu costruita nel 1902 per festeggiare il nuovo acquedotto della città (cartoline n° 28, 29 a pagina 23).

La seconda fontana venne costruita nel 1928 (cartoline n° 30, 31, a pagina 24).

Un'altra piccola fontana a zampillo fu realizzata nel 1935 (cartolina n° 33 a pagina 25).

La terza ed ultima fontana costruita nel 1957 corrisponde a quella attuale (cartolina n° 32 a pagina 25).

La fontana scomparsa (cartolina n° 34 a pagina 26) in ghisa, era stata posata nel 1856 a ricordo della propria fonderia da Gaetano Facchi: rimossa durante il secondo conflitto mondiale, se ne sono perse le tracce.



FONTANA COMMEMORATIVA fuori Porta STAZIONE.

Canossi Ed.

28. (1902)



29. (1902)



30. (1936)



31. (1941)



32. (2000)



33. (1936)



34. (1924) una rara cartolina con la famosa fontana di ghisa

Gli Spalti della Porta S. Nazaro (con i relativi viali) furono demoliti nel 1908, mentre sul Garza si costruirono ponticelli in ferro e cemento per fare i collegamenti pedonali di Via F.lli Ugoni con Via dei Mille.

Questi ponticelli, come dicono le cronache, scomparvero nel 1927/28 poiché parte del Garza venne coperto: ne esiste ancora uno in Via F.lli Ugoni al n° 15 (fotografie n° 35 e 36, qui sotto riportate).



35.



36.

EVENTI PRESSO LA PORTA S. NAZARO

All'ingresso della Porta c'era una torre quadrata alta 24 metri con muri senza finestre dello spessore di 2 metri con circa, dicono le cronache del tempo, 780 quintali di polvere pirica, che saltò in aria il 18 Agosto del 1769 alle quattro di mattina, provocando 308 morti, più di 500 feriti e la distruzione di moltissime case.

Il canonico Gio' Cccina, uscito incolume dallo scoppio, fece porre all'esterno della casa dove abitava (oggi Corso Martiri della Libertà al n° 41) una lapide ancora esistente e ricordante l'infausto evento, che in vol-

gare dice così:

"Nel giorno 18 Agosto 1769 i fulmini (del Signore) rischiararono il mondo: la terra vide e tremò e si riempì di rovine ed in terra conquassò il capo di molti e il Signore castigando, anche me castigò ma non mi consegnò alla morte e per memoria di tanto beneficio nel riedificare la propria casa Giovanni Cecina Canonico curato questo monumento pose." (foto n° 37, 38, 39 a pagina 30).

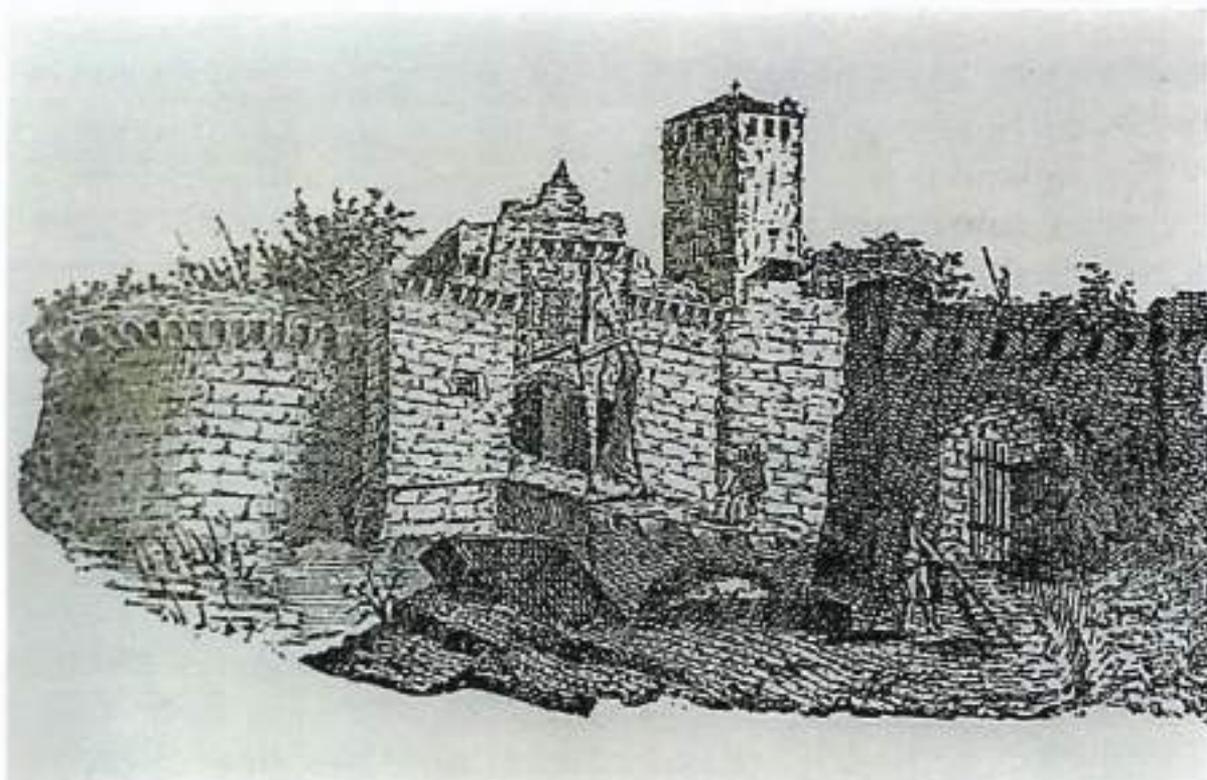
Dopo la catastrofe, la Repubblica Veneta ricostruì la porta.



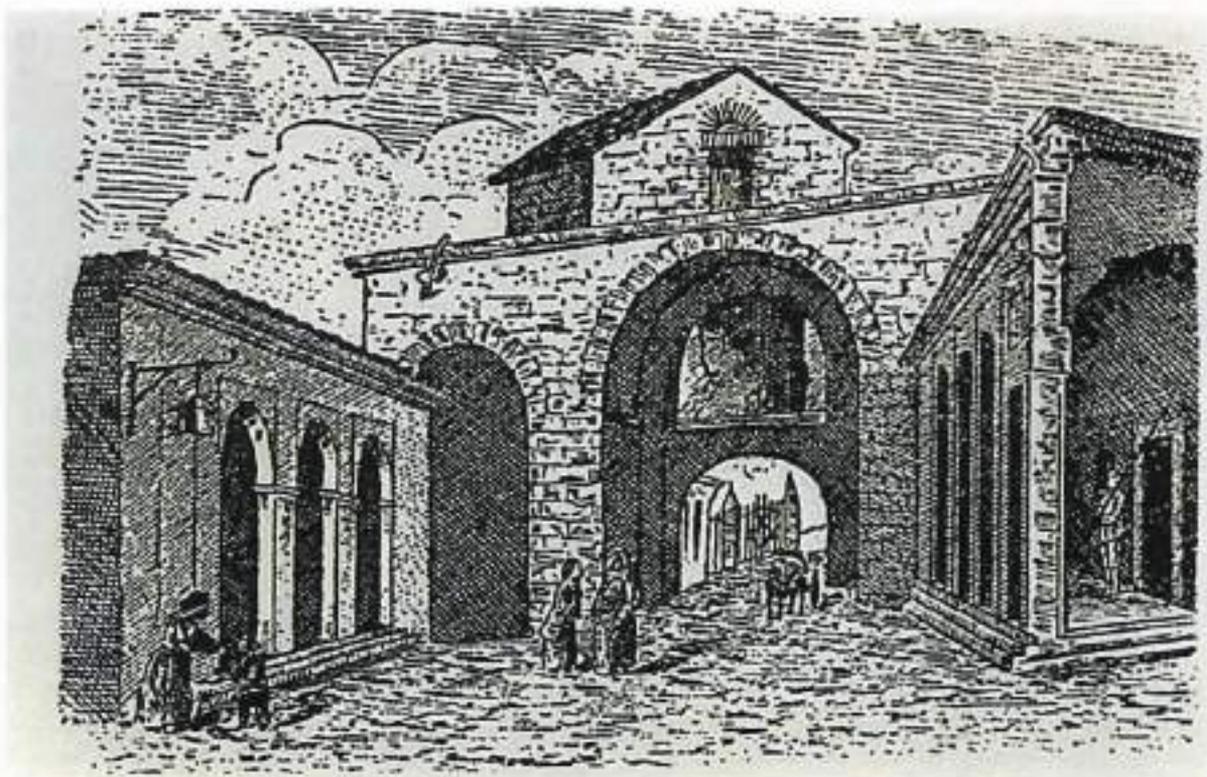
37. L'odierno Corso Martiri della Libertà



38 - 39. La casa che fu del canonico Cecina con la lapide evocativa



40. La porta antica di S. Nazaro con la Torre già ricordata (Incisione di Gian Battista Carboni 1727 - 1768).



41. La Porta antica ricostruita dopo la catastrofe (disegnata dal pittore Giuseppe Ariassi 1849)

PERSONAGGI FAMOSI CHE NEL TEMPO PASSARONO PER LA PORTA STAZIONE

Nella storia di questa porta si annoverano ingressi di personaggi famosi:

- Catterina Cornaro: vedova ed erede di Lusignano, re di Cipro, venne a visitare il fratello Giorgio che reggeva Brescia come Podestà, e i bresciani la onorarono nell'anno 1497.

- Nel 1509 un trionfale ingresso da questa Porta fu quello del re di Francia, Luigi XII°, vittorioso contro Venezia. In quella occasione i generi consumati che la città offrì al re in un convitto (senza la carne di bue) furono: 7 maiali, 14 vitelli, 25 gerle di Vernaccia, 100 tra lepri e conigli, 25 pavoni, 100 tortore, 500 quaglie, 200 capponi, 400 tra polli e colombi, 100 fagiani, senza considerare la quantità enorme di formaggi e confetture.

- Nel 1532 l'ingresso del Cardinale Francesco Corner, nipote della regina di

Cipro, che venne come nostro nuovo vescovo.

- Altro famoso ingresso, nel 1796, fu quello del Generale Napoleone Bonaparte, venendo da Soncino sostò nel monastero di S. Eufemia, in un appartamento dell'abate.

- Nel 1857 fece il suo ingresso la coppia Imperiale Austriaca trovando accoglienza in Contrada del pesce (oggi Via Marsala).

- Il 18 Giugno 1859 entrò Napoleone III° Imperatore di Francia vittorioso dopo la battaglia di Magenta.

- Il giorno prima entrò Vittorio Emanuele II° (cartolina n° 42 alla pagina 33).

- Infine il 29 Maggio 1904 entrò Vittorio Emanuele III° giunto in città per visitare l'Esposizione Bresciana (cartolina n° 43 alla pagina 33).

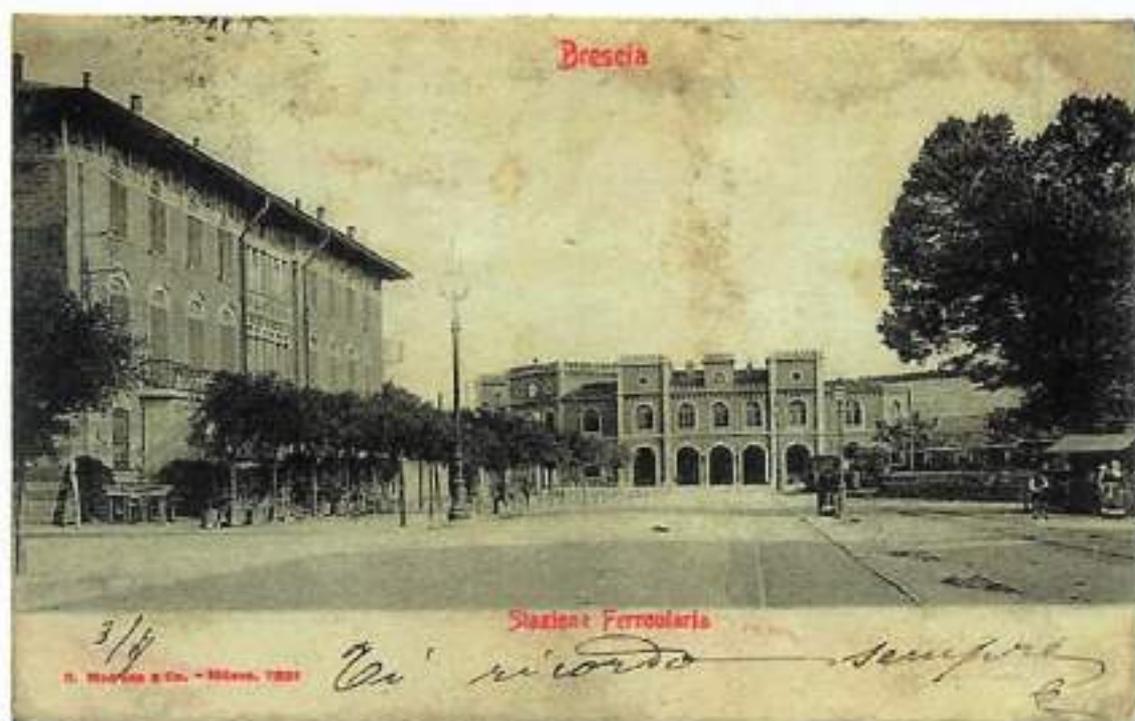


42. (1859)



43. (1904)

IL FABBRICATO DELLA STAZIONE "VISTO DA LONTANO"



44. 1904, anno dell'Esposizione Bresciana



45.



46. (1900)



47.



48. (1916)



49. (1921)



50. (1921)



51. (1921)



54. (1943)



55. (1944)



56. (1931)



57. (1944)



58. (1950)



59. (1950)

FABBRICATO DELLA STAZIONE

Purtroppo, nonostante le ricerche effettuate, non si sono rinvenute documentazioni sulla Stazione ferroviaria poiché sembra siano andate distrutte in un incendio negli archivi F.S. di Milano e Venezia. Sembra che il progettista sia stato un certo Foix. Inaugurata ufficialmente il 24 Aprile 1854, il giornale "La Sferza" dell'epoca anticipa la notizia definendo l'edificio "solidissima Stazione della strada ferrata fuori dalla Porta di S. Nazaro che recherà tanto lustro alla nostra dolcissima patria".

Nei primi anni di apertura, la Stazione non aveva cancelli d'entrata e uscita dei viaggiatori; ed il servizio di controllo era snellito.

Non c'erano sale di attesa, ma esisteva un caffè - ristorante esterno che aveva dei tavolini a destra e sinistra del passaggio.

Esisteva una sala con gli sportelli di vendita biglietti, un atrio a forma ovale con soffitto

sorretto da quattro colonne di marmo.

All'interno della Stazione c'era una tettoia pesante cieca con travi e tegole a due spioventi, sostituita nel 1878 con un'altra a forma ricurva, di metallo e cristalli (cartoline dai n°/ri 60 al 68 da pagina 44 a 49). Questa bella tettoia fu eliminata nel 1938 causa la richiesta militare di ferro per la patria.

Il caffè all'inaugurazione non funzionava ancora: dopo vari mesi il primo gerente fu un intraprendente giovane che aveva avuto in esercizio il "Gran Caffè Broletto" con confetteria: il più elegante di Brescia, situato in Piazza del Duomo.

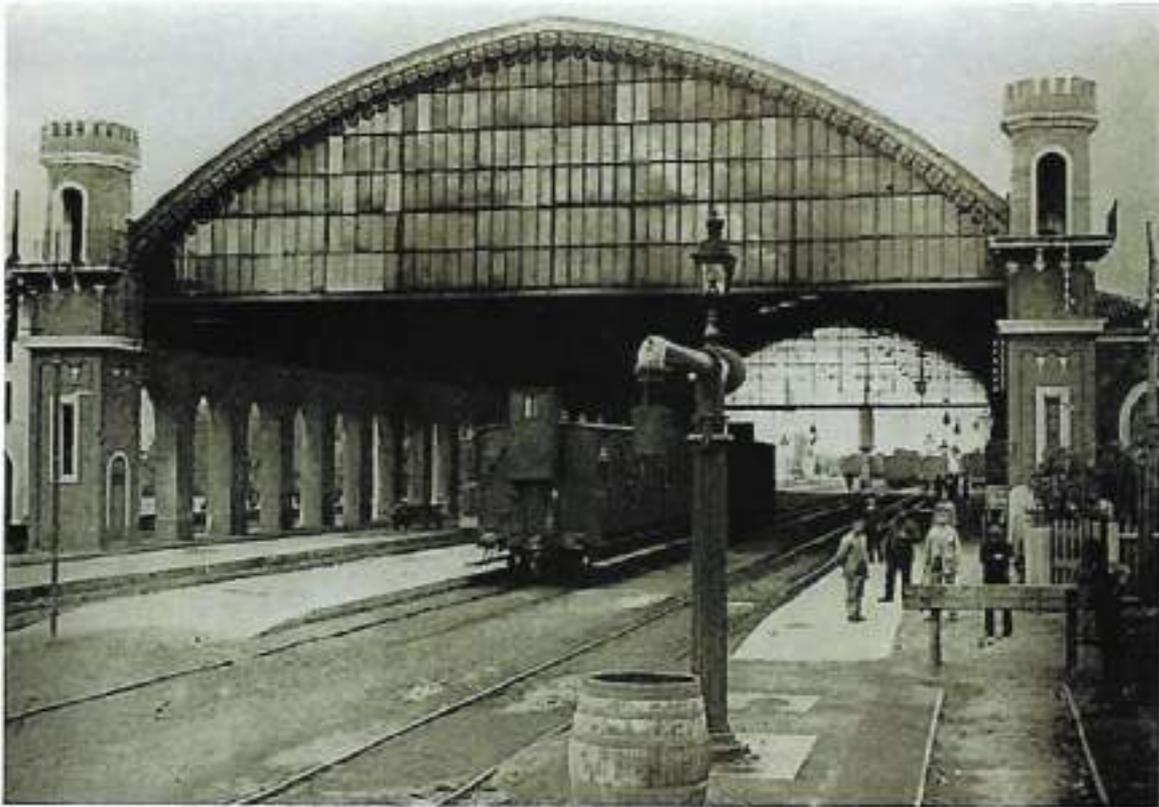
Fu scelto questo conduttore perché nel suo locale, in centro, convenivano le diligence da tutte le direzioni, per cui era pratico del servizio viaggiatori e per di più conosceva le lingue straniere.



60. (1908)



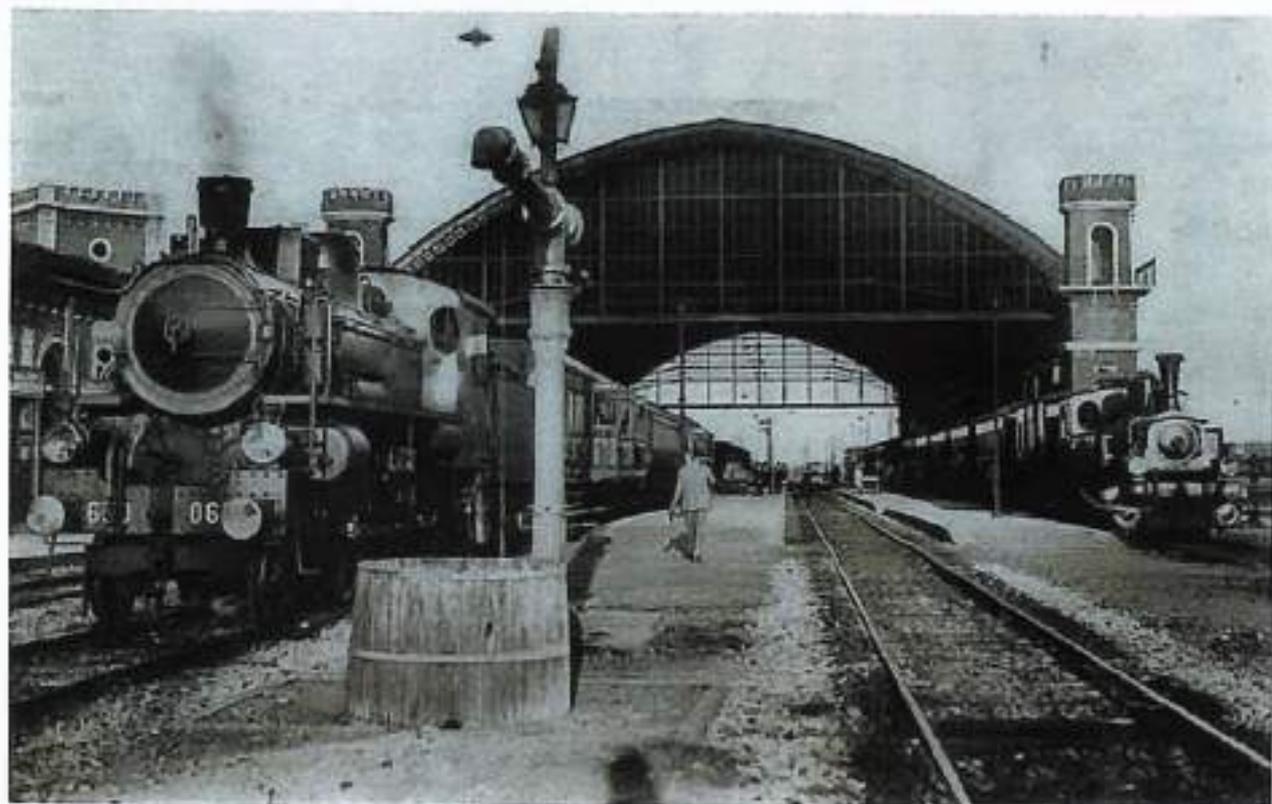
61. (1908)



62. (1916)



63. (1915)



64. Una rara cartolina del 1901 (archivio Piotti)



65. (1904)



66. (1904)



Stazione Ferroviaria.

Brescia.

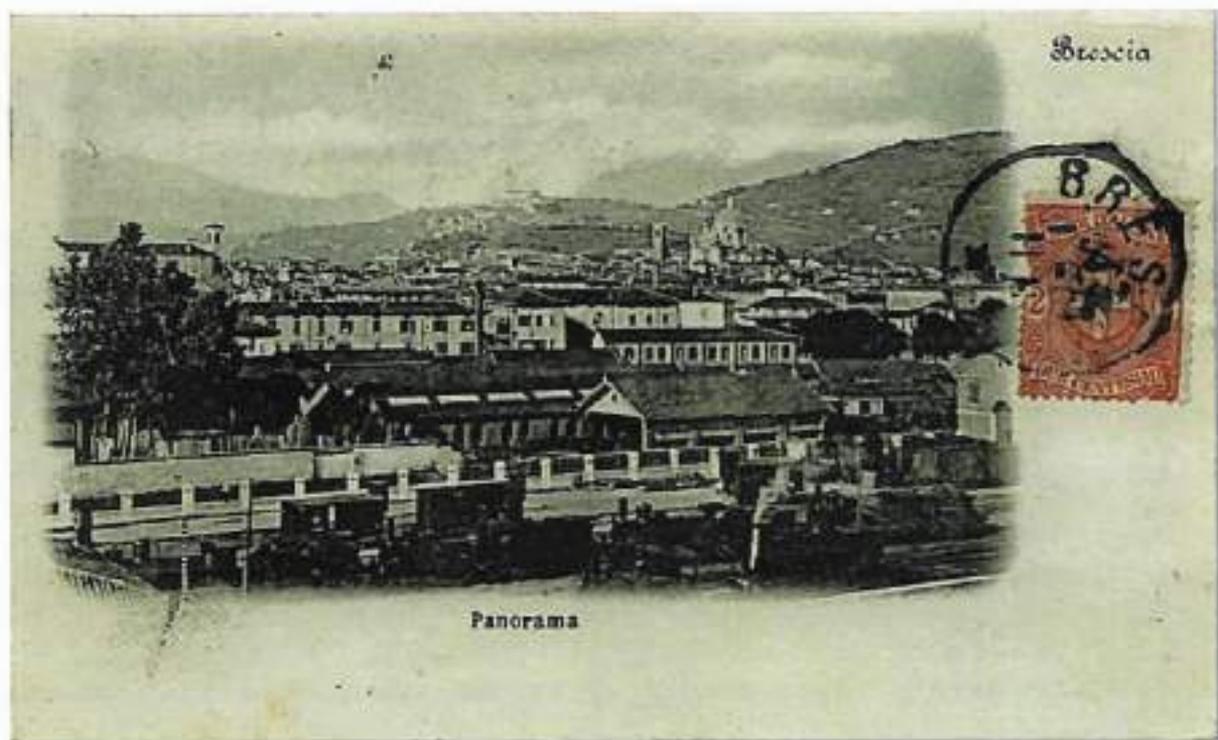
Di essere d'arrivo è mio figlio

Galvani

67. (1904)



68. (1928)



69. (1901)

CURIOSITA' E ANEDDOTI SU STAZIONE E STRADA FERRATA

• Prima della costruzione della Stazione si ebbe una interminabile disputa per il passaggio del treno diretto a Milano attraverso Bergamo.

Questo problema si evidenziò sul giornale dell'epoca "La Sferza" n° 11 del 9/2/1853 in questi termini: "una corrispondenza del Corriere Italiano che abbiamo riportato nella Sferza, per l'amore che portiamo grandissimo al giornale Viennese e al suo collaboratore lombardo, diede origine a un severo rimbroto che ne giunge da Bergamo. Il nostro commilitone dice che le F.F.S.S. lombardo-veneta proseguono da Brescia a Bergamo e da Bergamo a Monza fino a Milano. Ma Santo Iddio, come giustificare questo paradosso? Forse con i prodotti commerciali di Bergamo? Perché obbligare i galantuomini che vengono da Germania o altrove, perché obbligarli a spendere per giungere a Milano due ore più tardi passando per Bergamo e Monza? Non si aveva già detto che questa benedetta ferrovia partiva da Verona e diretta a Milano attraverso Verona - Brescia - Chiari e Treviglio?"

Non disperiamo: l'illustre capo delle strade ferrate lombardo-venete è tal uomo di altissimo ingegno e di cuore eccellente che sa, per calcolo, dei giusti reclami dell'opinione pubblica."

• Il giornale "La Sferza" del 19 Novembre 1853 parla del Viadotto di Descenano: ".....si dovette puntellare tante volte e ripuntellare, quante appendici, quante aggiunte fu necessario costruirgli sopra, sotto e ai fianchi. Lo vediamo coperto di nuovo della propria armatura come se dovesse sostenere un combattimento. La Sferza non ha mai negato che sia grande.....noi siamo amici della pace e questa armatura.....Dio ci perdoni ne mette i brividi dalla paura!"

Infatti dalle cronache del tempo i treni lo percorrevano, per prudenza, a velocità ridotta.

L'armatura di legno non fu mai rimossa forse per qualche eventuale riparazione e con il tempo si disperse da sola.

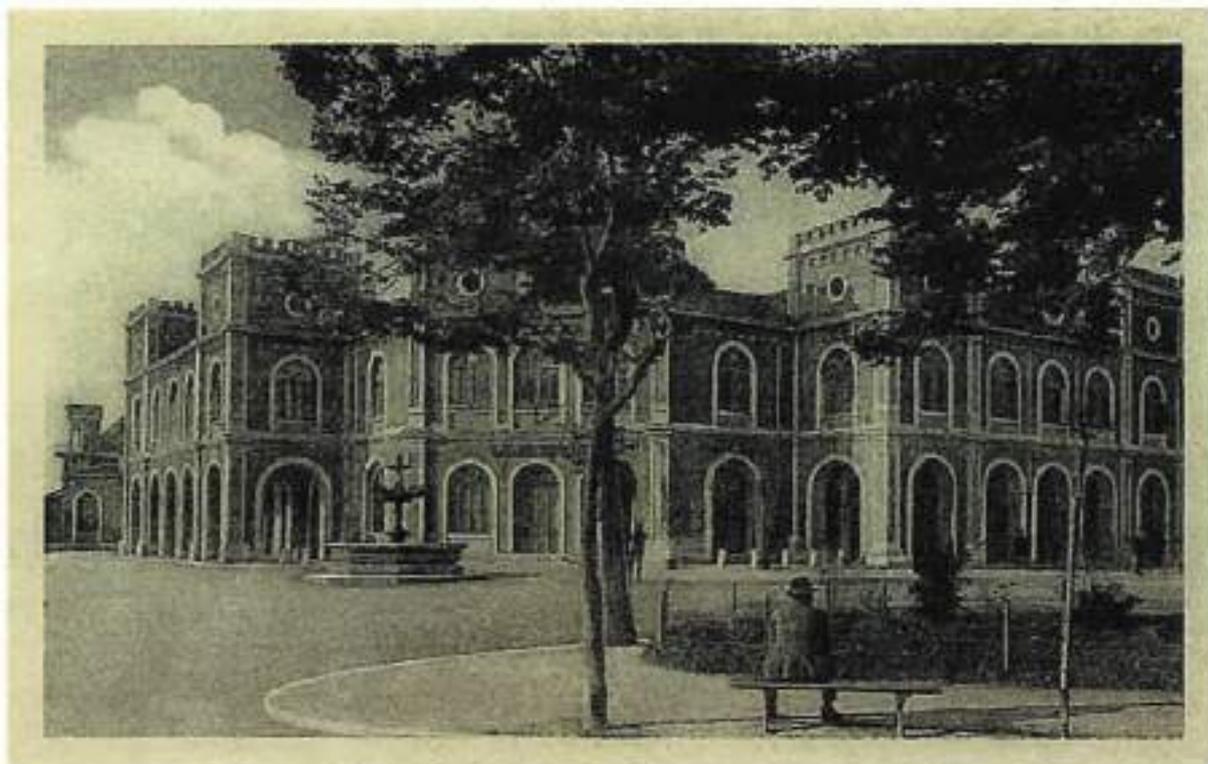
• Quando ancora la linea Venezia-Milano non era del tutto compiuta si doveva ricorrere ad un servizio promiscuo con treni e diligence. L'ultimo tratto da percorrersi in diligenza fu quello che univa Coccaglio a Treviglio. Non c'era però bisogno che i viaggiatori si disturbassero molto per i trasbordi: la diligenza veniva delicatamente sollevata da apposite gru con tutti i viaggiatori e il vivo peso era collocato sui carri ferroviari che proseguivano la loro via in santa pace.

• Molte proteste erano suscitate dalle dimensioni dei biglietti di viaggio troppo piccoli e quindi di facile smarrimento con conseguente secondo riacquisto. I fogli di viaggio sulle diligence, in parte stampati e in parte scritti a mano, erano quasi tutti delle dimensioni della comune carta da lettera.

Le tariffe di viaggio delle ferrovie differenziavano di poco da quelle delle diligence.

• Nei primi tempi delle strade ferrate, soltanto le vetture di prima e seconda classe erano coperte. Quelle di terza classe non avevano copertura. Le proteste non mancarono: infatti il corrispondente della "Sferza" con pseudonimo "il frustino" riportava testualmente: ".....arrivo adesso adesso per la strada di ferro: si può sapere, pensava tra me, lungo il viaggio, perché mai ci sia una terza classe condannata ad intirizzire sotto il crudo soffio del verno, ad accecarsi sotto la gagliarda buffa del vento di Marzo, ad arrostellarsi, sotto la sferza del sole e soprattutto, e tutto l'anno e ad ogni poco ad allagarsi, letteralmente, quando piove?.....Classi in velluto, va bene; fate anche classi in caschemire ed in broccato nessuno dirà niente; ma classi che si bagnano, classi in balia alla polvere, all'acqua, alla grandine, al fumo della macchina e tutti i diavoli insomma non ci han da essere per Bacco!"

IL FABBRICATO DELLA STAZIONE "VISTO DA VICINO"



70.



71.



72. (1911)



73. (1912)



74. (1912)



75. (1915)



76. (1916)



77. (1917)



BRESCIA - Piazza Stazione

78. (1927)



BRESCIA - Stazione Ferroviaria

79. (1927)



80. (1924)



81. (1910)



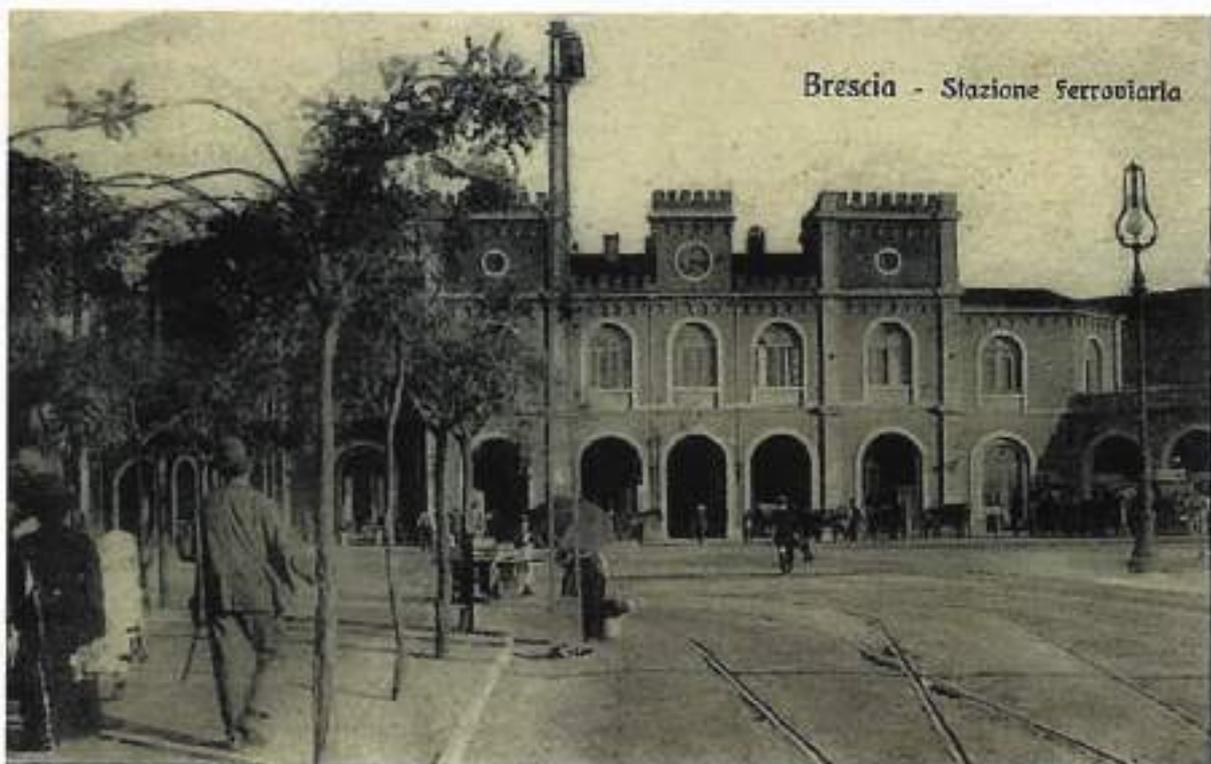
82. (1909)



83. Una rara cartolina del 1907 (archivio Alghisi)



84. Una rara cartolina: l'Albergo Europa di fronte alla Stazione. A destra via Foppa



85. (1919)



86. (1918)



87. (1916)



88. (1925)



BRESCIA - Stazione Ferroviaria



89. (1927)



BRESCIA - Stazione Ferroviaria e panorama

90. (1926)



91. (1933)



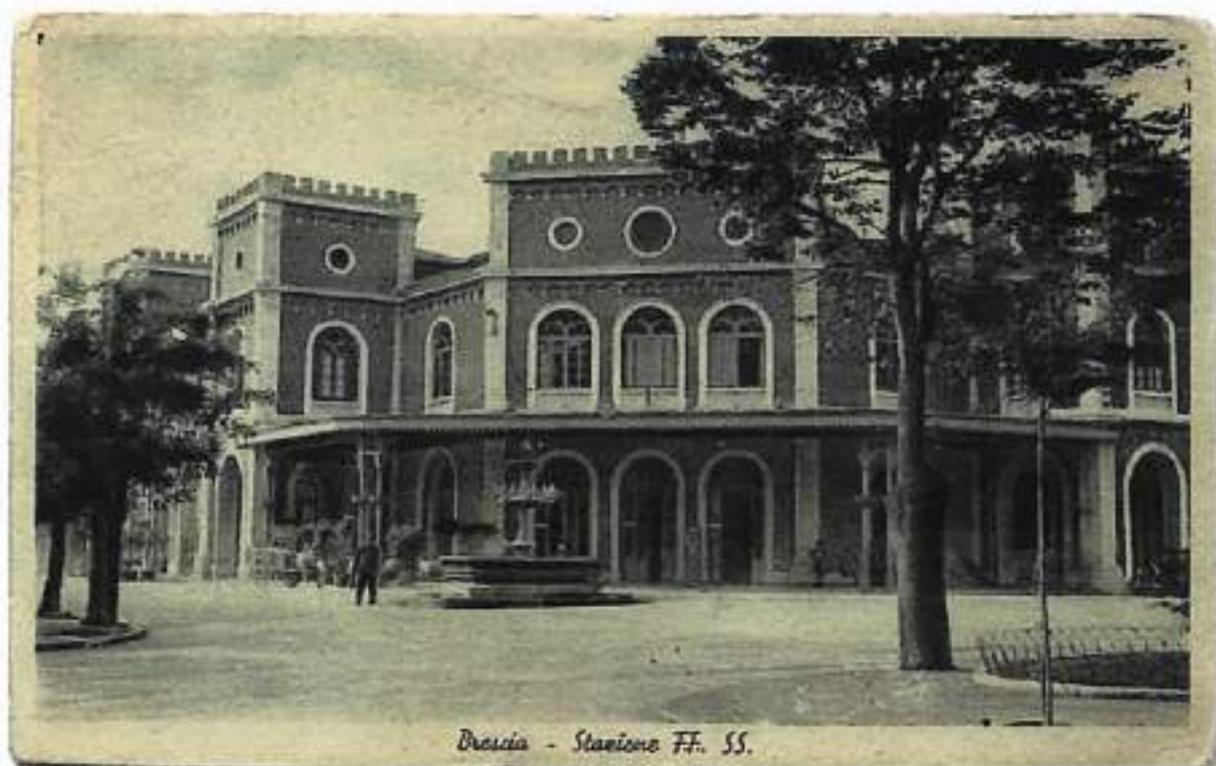
92. (1926)



93. (1915)



94. (1915)



Brescia - Stazione FF. SS.

95. (1943)

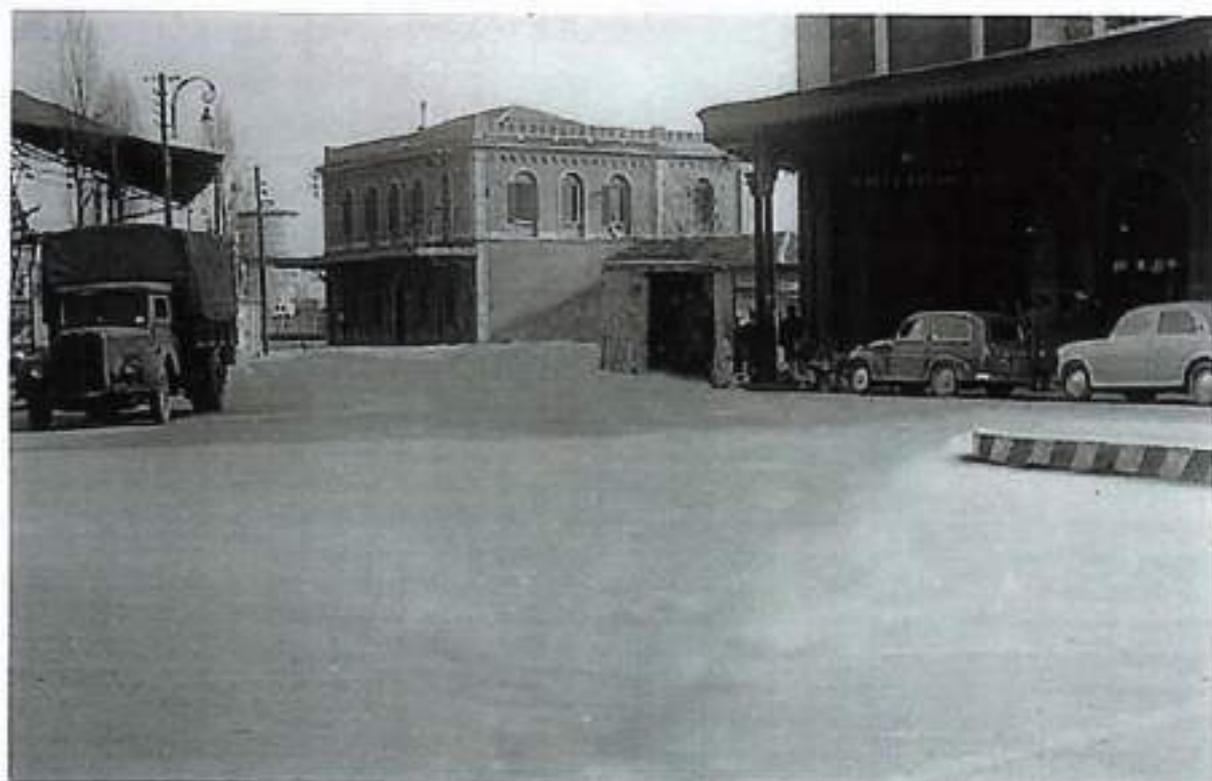


BRESCIA - Piazza Stazione

96. (1934)



97. La Stazione lato sera anno 1915 - 1920 con a destra un fabbricato demolito



98. La Stazione lato mattina anno 1953. Si nota il fabbricato a sinistra pure demolito per costruire il fabbricato alloggi F.S.



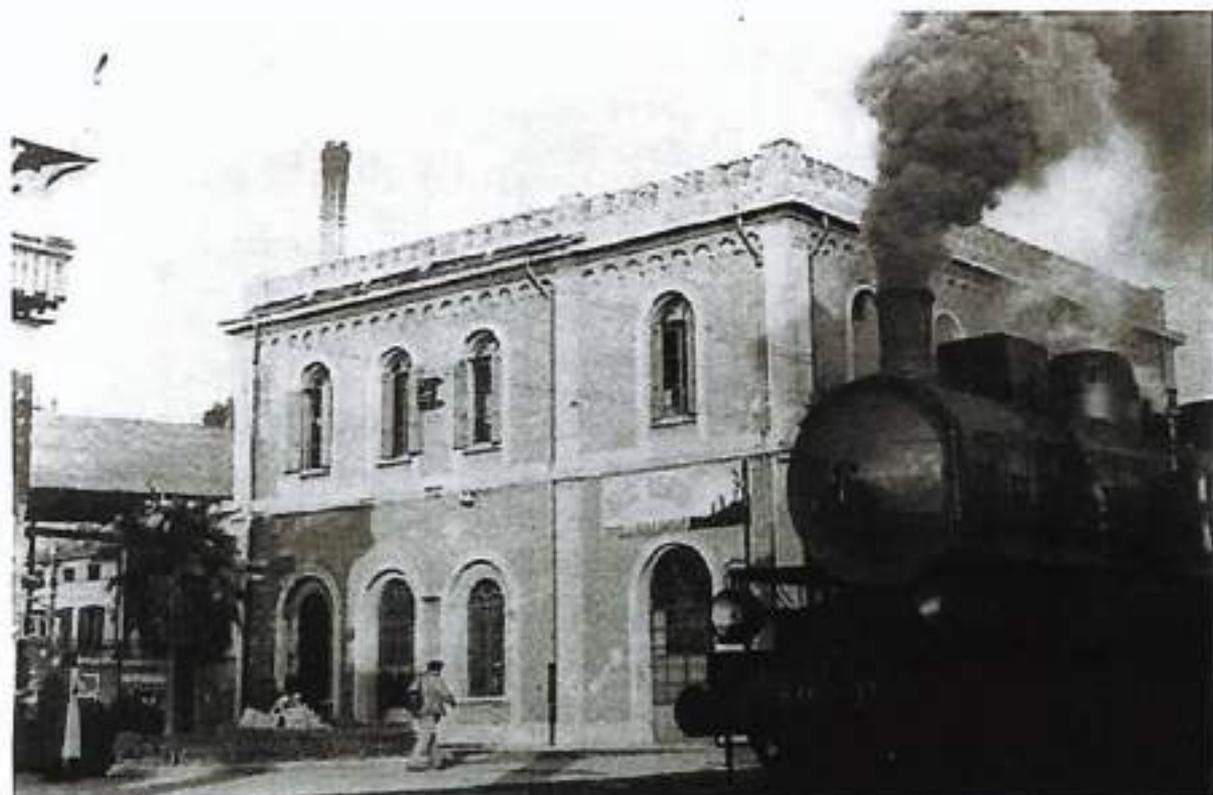
99. La Stazione lato binari durante la seconda guerra mondiale



100. (1942) La Stazione durante la seconda guerra mondiale



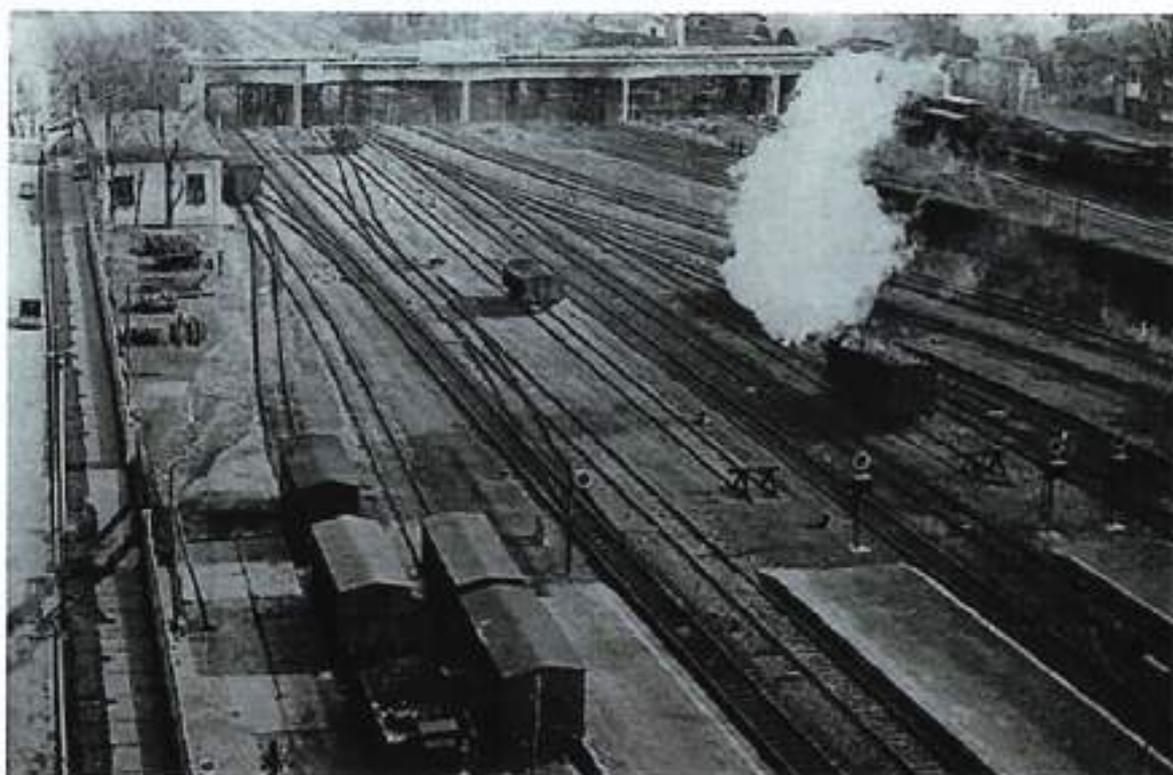
101. (1943) La Stazione durante la seconda guerra mondiale



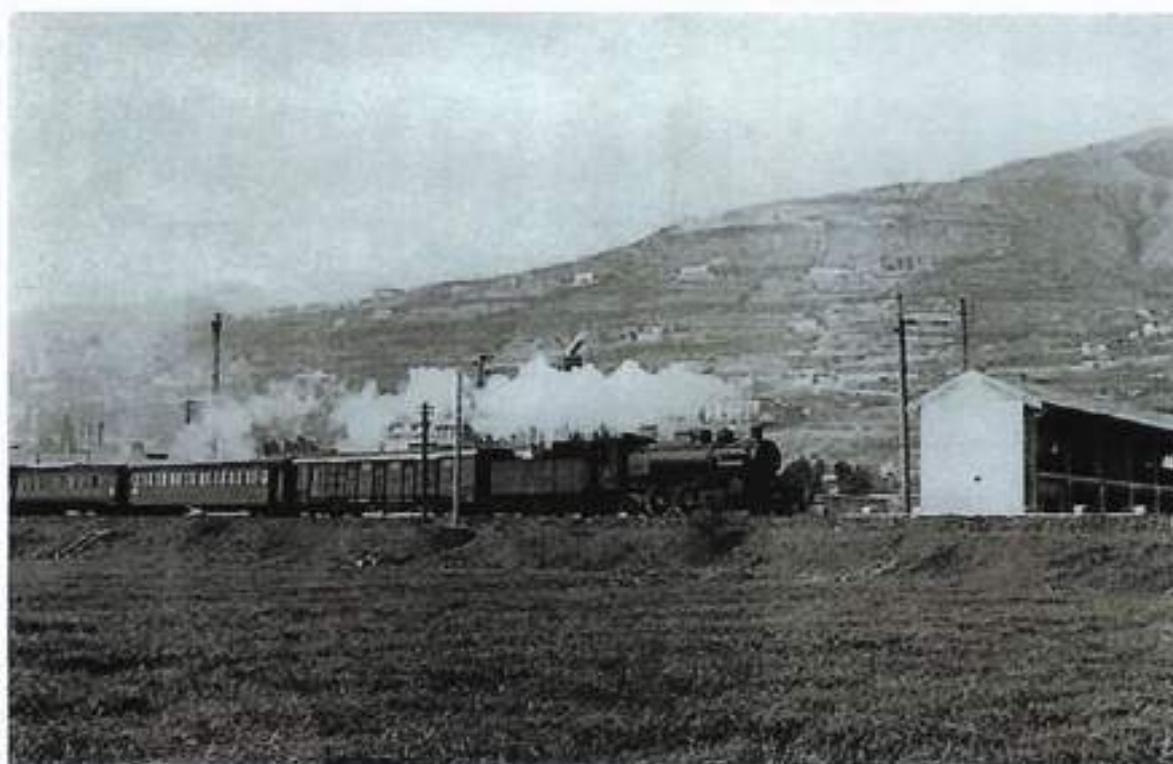
102. (1943) *La Stazione durante la seconda guerra mondiale*



103. (1943) *La Stazione durante la seconda guerra mondiale*



104. (1950) Si nota il cavalcavia Kennedy in costruzione



105. (1955) Direttissimo Milano Venezia nei paraggi di S.Eufemia



106. RENATO VETTOR (1925 - 1999) Operatore del traffico ferroviario con il telegrafo oggi "fuori moda"

RISTRUTTURAZIONE DEL FABBRICATO DELLA STAZIONE

Il fabbricato, dopo le vicende della seconda guerra mondiale, risultava obsoleto e insufficiente per il nuovo traffico: la ristrutturazione iniziò nel 1967. Era vincolato dalla Soprintendenza ai monumenti per il carattere delle strutture esterne, ma in special modo per una "Esedra" d'ingresso costituita da quattro colonne con capitelli di stile corinzio di bella fattura aventi tra le foglie le ruote alate simboli delle ferrovie.

I lavori di restauro richiesero tempo e pazienza per non pregiudicare il risultato: altre difficoltà derivarono dallo stato di decadenza in

cui l'edificio si trovava.

Ad ogni buon conto si restaurò l'intero edificio realizzando un grande ingresso con uffici di biglietteria, negozi vari sotto il portico esterno, un Bar-Ristorante, una Cappella e tutte le innumerevoli strutture adeguate per una stazione moderna e funzionante per le nuove esigenze; particolare cura fu riservata alla sopra citata "Esedra" con le quattro colonne.

Le foto seguenti sono riferite ai lavori di cui sopra.



Pozzanghere d'acqua, sporcizia, squallore: un bar divertente

107. Il bar



108. (1967) *Originaria struttura interna*



109. *Demolizione della struttura di cui sopra*



110. Puntellazioni interne e stato di degrado delle murature



111.

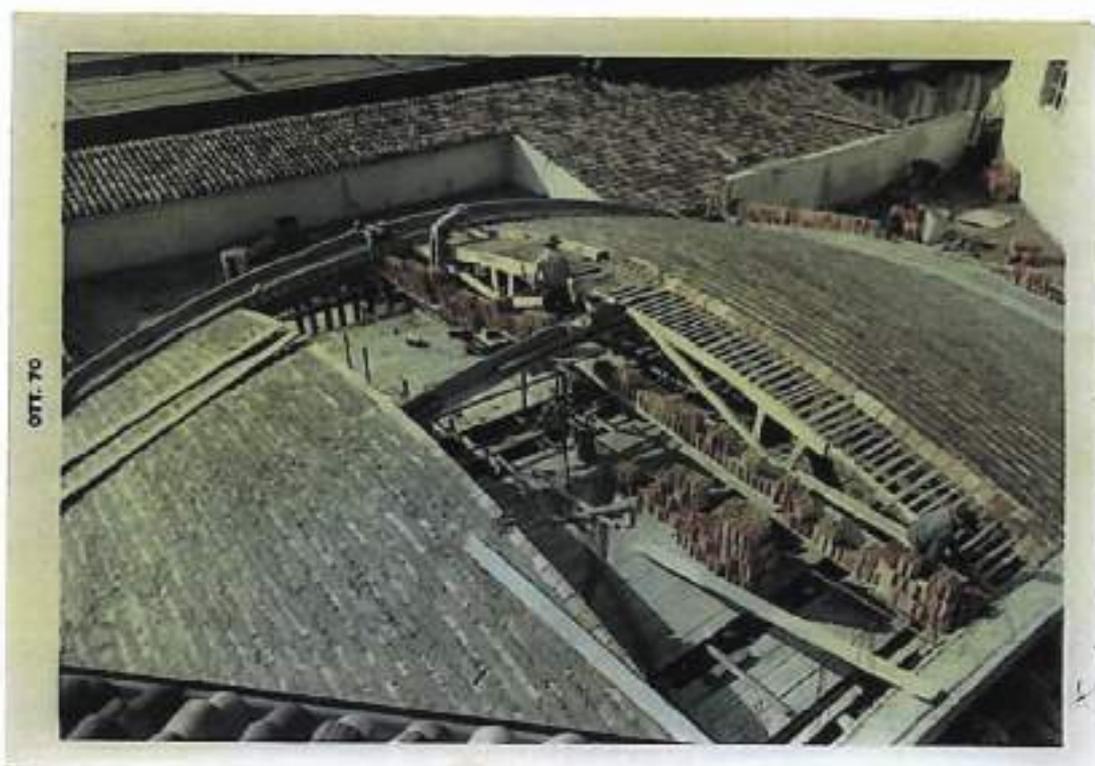


112. L'Esedra



113.

COSTRUZIONE DELLA NUOVA CUPOLA SOPRA L'INGRESSO

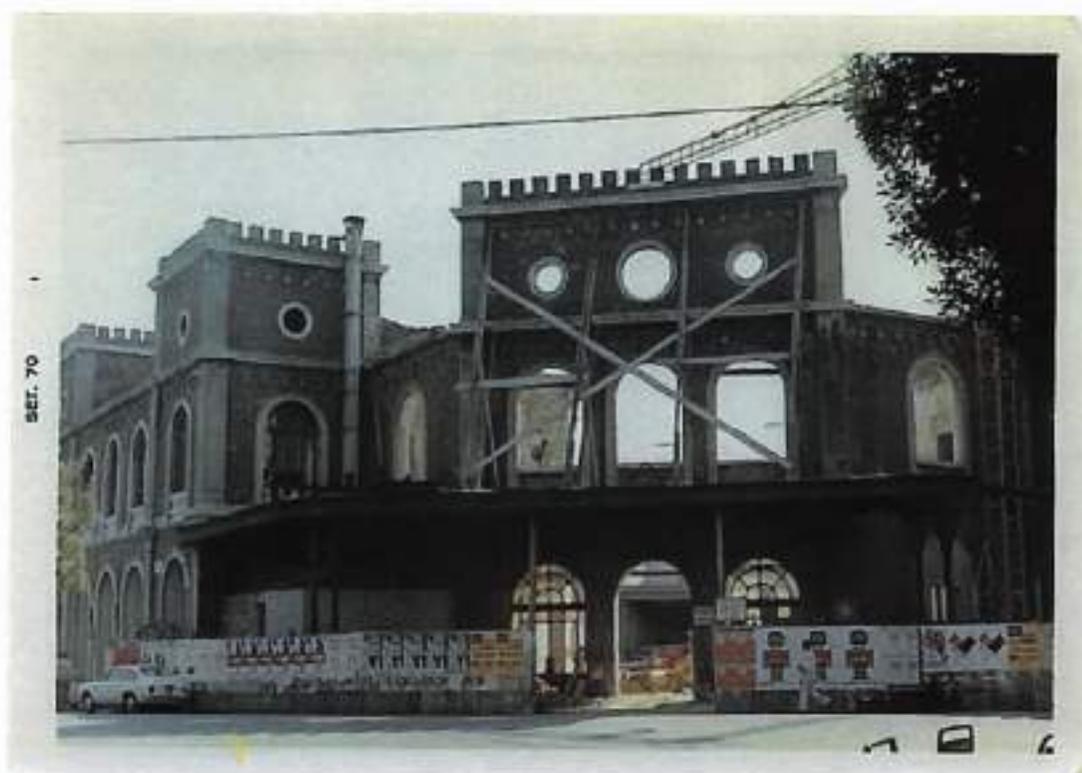


114.



115.

PUNTELLAZIONE ESTERNA DURANTE IL RESTAURO DEL FABBRICATO



116.



117.

UN RICORDO E UN SALUTO



118.



119.

Saluti a Grande Velocità
da BRESCIA

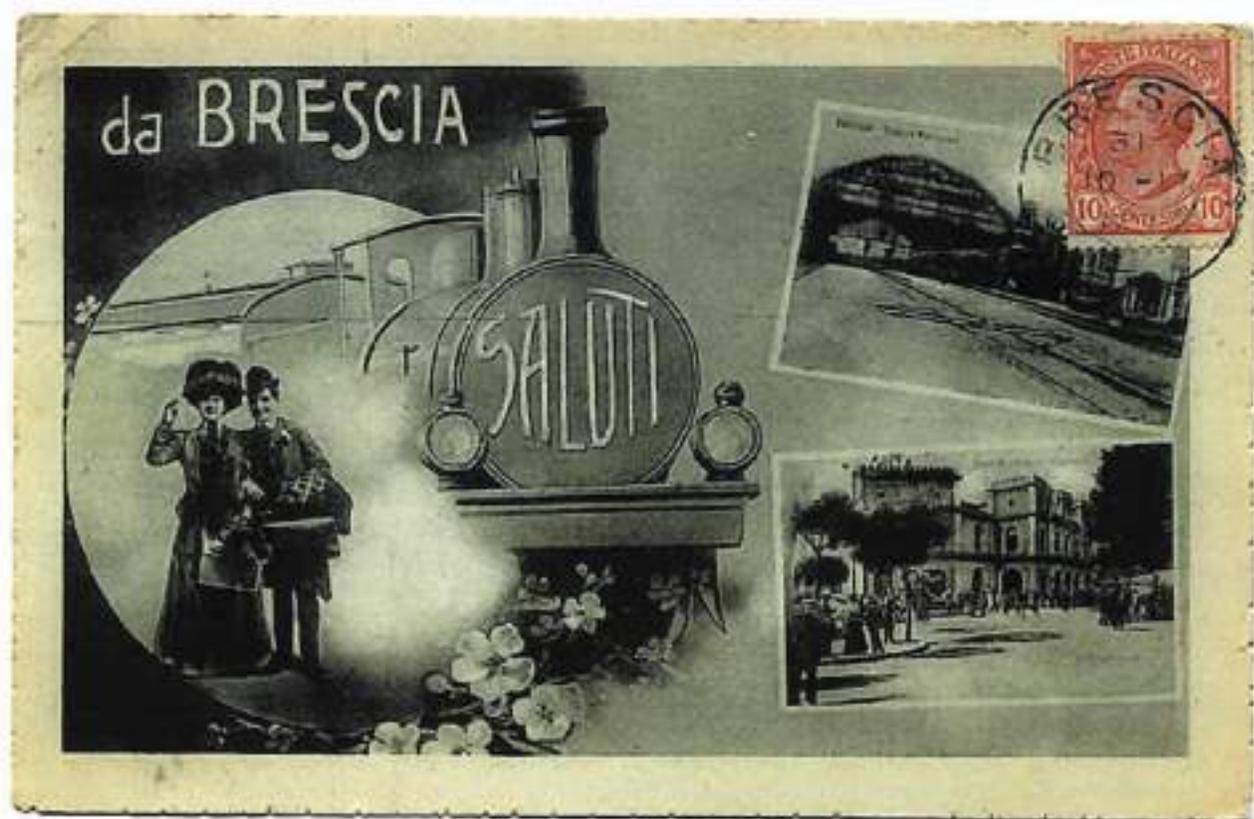


Partici Piazza Vecchia



Piazza del Comune - La Loggia





121.



122. (1916)

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- Periodico "La Sferza" 1853-54
- L.F. Fè D'Ostiani "Storia e arte"
- F Robecchi "Le strade di Brescia"
- V. Frati, R. Massa, G. Piovanelli e F. Robecchi "Le città nella storia d'Italia"
- Comune di Brescia "Il volto storico di Brescia" a cura di G. Panazza e R. Boschi
- C. Pedrazzini "Ferrovia Milano - Brescia"

INDICE

Presentazione	pag. 3
Porta S. Nazaro	pag. 5
Le Fontane	pag. 22
Eventi presso la Porta S. Nazaro	pag. 29
Personaggi famosi che nel tempo passarono per la Porta Stazione	pag. 32
Fabbricato della Stazione "Visto da Lontano".....	pag. 35
Fabbricato della Stazione	pag. 43
Curiosità e aneddoti della Stazione e strada ferrata	pag. 50
Il Fabbricato della Stazione "Visto da Vicino".....	pag. 51
Ristrutturazione del Fabbricato Stazione	pag. 72
Bibliografia essenziale	pag. 82

