

SCUOLA MEDIA STATALE DI ZIBELLO

LE STRADE

DI

ZIBELLO E PIEVE OTTOVILLE

A CURA DELLA CLASSE III E

MAGGIO 1991

AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI ZIBELLO

PREMESSA

Quest'anno, per molti mesi, abbiamo dedicato un'ora la settimana all'approfondimento dello studio della viabilità del nostro Comune. Questo studio è risultato per noi molto interessante perchè ci ha permesso di meglio conoscere sia la storia sia la geografia del territorio nel quale viviamo; e ci ha messo a contatto con tanti nomi di personaggi, di molti dei quali non sapevamo nulla o quasi, che hanno vissuto nei nostri luoghi e si sono distinti per le loro azioni. Alla fine, seguendo uno schema precedentemente stabilito, abbiamo compilato una serie di schede sulla base di appunti dettati dal professor Soliani, insegnante di lettere, e di nostre personali ricerche, poi le abbiamo ordinate alfabeticamente. Di ogni tipo di strada sono stati forniti: denominazione, percorso, lunghezza, precedenti denominazioni (qualora ne siano esistite); a queste informazioni è stata fatta generalmente seguire una nota dal contenuto vario (storico, biografico, se la strada è intitolata a un personaggio, esplicativa del nome, ecc.). A completamento del lavoro abbiamo eseguito, sotto la guida della Sig. ra Rivara, insegnante di educazione artistica, disegni di diverse delle vie di Zibello e di Pieve e anche di alcune strade della campagna circostante. Abbiamo poi aggiunto tre cartine, due che rappresentano i centri abitati ed una l'intero territorio comunale, ben evidenziando il reticolo delle vie e delle strade ed i nomi di ognuna di esse. Abbiamo infine pensato di far precedere il testo, così ultimato, da una introduzione divisa in tre brevi paragrafi: nel primo si danno alcuni cenni storici sullo sviluppo delle strade dalle origini ai giorni nostri; il secondo definisce i limiti e illustra le caratteristiche del territorio del Comune di Zibello; il terzo riguarda i tipi di strade che lo interessano ed i nomi ad esse attribuiti.

A conclusione di questa breve premessa vogliamo ringraziare vivamente l'Amministrazione Comunale di Zibello, che ha apprezzato il lavoro da noi svolto ed ha deciso di pubblicarlo.

Zibello, maggio 1991.

Gli alunni della classe III E:

Elena Amoretti

Andrea Blini

Massimo Belloni

Luca Chiozza

Simona Consoli

Matteo Gallinella

Elsa Marchiò

Lorenzo Mendogni

Giancarla Moretti

Paolo Muroi

Diego Rossi

Luca Wanke

Filippo Zantedeschi

A quello che già hanno detto i ragazzi, ai quali mi associo nei ringraziamenti all'Amministrazione Comunale di Zibello e segnatamente al Sindaco Gaetano Mistura e all'Assessore alla Cultura Stefano Meloni, per la sensibilità dimostrata, premiando con la pubblicazione il loro lavoro sulle strade del nostro Comune, desidero aggiungere qualche parola.

Innanzitutto per estendere i ringraziamenti a tutti coloro i quali mi hanno aiutato nella raccolta di documenti, dati, notizie che, unitamente alle ricerche da me personalmente condotte, mi hanno consentito di organizzare una specie di breve corso monografico su un argomento, a quanto mi risulta, mai davvero approfondito per il nostro Comune. E si tratta di un argomento di un certo interesse, perchè nella storia dei popoli le strade sono e sono sempre state un fattore d'importanza fondamentale, in quanto ad esse è strettamente legata la storia economica, sociale e civile, in una parola lo sviluppo dei popoli stessi. Un caloroso grazie, dunque, al geom. Gianandrea Allegri, a Paolo Capelli e al prof. Umberto P. Censi per la loro costante e ormai per me indispensabile collaborazione; e ancora allo stesso Sindaco Gaetano Mistura (il quale già molti anni fa mi aveva proposto di effettuare una ricerca sulle strade di Zibello), a don Paride Godi, a don Gianni Regolani, al geom. Claudio Melli, ad Aldino Zecca, alla signora Marisa Parenti, alla signora Carla Dodi, al dottor Giuseppe Riccardi, ad Ario Zoni, al geom. Pietro Melloni per la disponibilità con la quale hanno risposto alle mie sollecitazioni.

Desidero poi dare atto ai miei alunni di aver lavorato con impegno ed interesse encomiabili dall'inizio alla fine e rivolgere un ringraziamento del tutto particolare alla mia collega, insegnante di educazione artistica, Antonella Rivara, che ha curato la parte iconografica, guidando i ragazzi nell'esecuzione dei disegni che corredano e completano il testo.

Carlo Soliani

INTRODUZIONE

1. Le strade dall' antichità ai nostri giorni.

Le prime strade furono i sentieri, andamenti assai mutevoli nelle pianure, più stabili in montagna e, in genere, dove la configurazione del suolo determinava molti punti obbligati di transito. I trasporti lungo i sentieri erano lenti e faticosi perché effettuati solo dall'uomo; quando perciò, con il progredire della civiltà e con il crescere degli scambi, aumentò l'importanza attribuita all'economia di tempo e di lavoro, vennero introdotti gli animali da soma e, più tardi, i veicoli, che, sebbene rudimentali, realizzarono un vantaggio enorme sul trasporto a spalle d'uomo o a dorso di quadrupedi; ne derivò quindi la necessità di costruire vie più larghe; ecco quindi che sorsero le prime strade mulattiere e carreggiabili a fondo naturale.

Tra i popoli antichi i più abili costruttori di strade furono i Romani, che ne curavano in modo particolare il fondo e il drenaggio e che pavimentavano le più importanti, mediante lastroni in pietra, sapientemente accostati, imprimendo ad esse un andamento il più possibile rettilineo (si pensi ad esempio alla nostra via Emilia, che risale al 187 a. C.). Colla caduta dell'impero romano d'occidente (476 d.C.) ha inizio un lungo periodo di decadenza, durante il quale si perde la tradizione dei costruttori stradali romani; il tracciato delle strade peggiora in modo notevolissimo ed i veicoli usati sono, per buona parte del medioevo, rozzi e poco usati per il trasporto delle persone.

Non di rado si torna ai sentieri, il cui tracciato è spesso condizionato sia dalle mutate condizioni geografiche (specie nella pianura dove i fiumi, dopo il cedimento del sistema di bonifica romano, sono tornati a farla da padroni), sia da un eccessivo rispetto della proprietà privata che costringono a seguire percorsi lunghi e tortuosi e, ai nostri occhi, assolutamente irrazionali. Una vera ripresa comincia ad aversi nel secolo XVII, cioè dopo una parentesi di quasi 400 anni: vengono costruiti nuovi tipi di carrozze, che diventano numerosissime nel secolo successivo; nascono i primi regolamenti per la circolazione stradale ed i primi servizi postali; si attuano i primi perfezionamenti stradali. E' però col XIX secolo che i trasporti terrestri aumentano decisamente, in concomitanza con lo sviluppo delle industrie e dei commerci, ricevendo poi un fortissimo impulso dopo la comparsa, tra il 1890 e il 1900, dell'automobile, alla quale la strada deve il suo attuale splendore.

2. Il territorio ed i centri del Comune di Zibello.

Il Comune di Zibello appartiene alla Provincia di Parma ed ha per limiti a nord il fiume Po ed un tratto del confine tra la provincia di Cremona e quella di Parma, a sud i comuni di Busseto e di Soragna, tramite i canali Fossa Parmigiana e Rigosa nuova, a ovest e ad est rispettivamente i comuni di Polesine (mediante la strada che dipartendosi dalla Provinciale a S. Croce porta ad Ardola) e di Roccabianca.

Il territorio del nostro Comune (come in genere quello degli altri della pianura) è caratterizzato da un reticolo di strade, di canali, e di corsi d'acqua, che ha assunto l'aspetto attuale attraverso un processo di sviluppo di lunghissima, ma imprecisabile durata. Su questo processo hanno profondamente inciso: da un lato la colonizzazione romana, dall'altra l'opera degli agenti naturali.

I due più importanti centri abitati sono Zibello, che è il capoluogo, e Pieve Ottoville; ad essi possiamo aggiungere Ardola, che però, oltre ad essere in parte sottoposta al Comune di Polesine, ha una conformazione molto semplice, in quanto sono due soltanto le vie lungo le quali si sviluppa; mentre molto più complesso è il reticolo stradale urbano sia di Zibello che di Pieve. Zibello, per quel che riguarda il centro storico, rivela le sue origini medioevali di borgo fortificato con castello; Pieve invece si presenta come un agglomerato su strade di tipo cremonese, senza nessuna traccia del nucleo medioevale, scomparso probabilmente nel XIV secolo, al momento della distruzione del castello Sommi, e mai più risorto, forse per volontà dei Pallavicino.

3. Le strade del Comune di Zibello.

Sono più di novanta le strade pubbliche che attraversano il territorio del nostro Comune, di esse nessuna è statale, una sola è provinciale (la cosiddetta strada per Cremona) tutte le altre sono comunali o vicinali ¹.

I nomi che portano hanno varia origine e, nel tempo, hanno spesso subito mutamenti. Nei centri abitati, sia di Zibello sia di Pieve, prevale nettamente la dedicazione delle vie a figure famose della storia del nostro Risorgimento (Garibaldi, Mazzini, Verdi, Battisti) o a personaggi la cui attività politica, sociale, artistica ha lasciato traccia soprattutto a livello locale, ma che, talvolta, hanno raggiunto importanti traguardi anche a livello nazionale (Musini, Muzio, Moroni); oppure ad eventi che hanno segnato momenti importanti della storia d'Italia (IV Novembre, XXV Aprile); infine portano il nome delle famiglie che sono o sono state proprietarie di immobili esistenti lungo il loro corso.

Diversamente accade per le strade che si trovano al di fuori dei centri abitati, nel territorio circostante, dove si estende la campagna. Molte prendono il nome dalle località o dai poderi che toccano o che raggiungono; altre dai fossati e dai canali che costeggiano; altre ancora dalle caratteristiche del terreno che attraversano. La maggior parte di esse conserva il nome antico

¹ La legge 12 febbraio 1958, n. 126, classifica come strade statali quelle che formano le grandi strutture del traffico internazionale, quelle che uniscono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi, quelle che congiungono fra di loro i capoluoghi di Provincia, quelle che costituiscono diretti e importanti collegamenti fra le strade statali che allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi e gli aeroporti, nonché i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica, e finalmente quelle che servono ai traffici interprovinciali o presentano particolare interesse per la economia di ampie zone del territorio nazionale. La stessa legge classifica come provinciali quelle che: a) allacciano al capoluogo di Provincia i capoluoghi dei singoli Comuni della Provincia rispettiva oppure più capoluoghi di Comuni fra loro; b) allacciano alla rete statale e provinciale i capoluoghi di Comuni particolarmente importanti per popolazione o sedi di industrie notevoli o centri di intensa attività commerciale oppure perchè centri climatici o turistici di importanza notevole; c) costituiscono importanti e diretti collegamenti fra strade provinciali o vengono riconosciute utili per la valorizzazione di importanti attività agricole; d) allacciano capoluoghi di Province o di Comuni importanti ai più vicini aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi, fluviali o lacuali.

Vengono classificate comunali le strade che servono a congiungere il capoluogo alle sue frazioni o stazione ferroviaria o automobilistica o tramviaria, quelle che congiungono tra loro le frazioni e le strade interne degli abitati, con la esclusione dei tronchi di strade statali e provinciali che attraversano abitati con popolazione non superiore a 20.000 abitanti. Le strade non comprese nelle categorie precedenti e soggette a pubblico transito sono vicinali.

Alla classificazione delle strade comunali si provvede con delibera del Consiglio Comunale.

mentre la denominazione di quelle dei centri abitati risale generalmente ad epoca più recente, in quanto l'uso di intitolare le vie a personaggi famosi o distinti per il loro operato a livello locale si è affermato nella seconda metà dell'Ottocento, dopo che è stata raggiunta l'Unità d'Italia. E a quest'ultimo proposito, sarebbe auspicabile, là dove è possibile, che nelle targhe stradali, sotto l'attuale intitolazione, figurasse anche quella più antica.