



Quando chi aveva fretta era perfettamente inutile che l'avesse

Dal tram a cavalli, all'auto a carbonella

Il tram a cavalli, il pullman giardiniera, le carrozzelle taxi, le auto a carbonella... ma dove siamo? Età della pietra? Sì, tenendo conto dell'accelerazione mozzafiato che il tempo ha impresso negli ultimi cinquant'anni. Prima era quasi un centellinare la vita. Prima ancora un sorbirla. Prima ancora... beh, se

di Egidio Bonomi

s'impiegava un mese in pellegrinaggio a Roma sulle strade dei cosiddetti romei, non faceva la minima meraviglia, anzi, un mese, partendo

magari dalla Germania, era considerato un record. I trasporti d'un tempo. Com'erano? Su ruote? Sì, ma senza motore. Quando interviene questo marchingegno formidabile inizia lo sviluppo frenetico dell'animale umano, irrefrenabile, perfino violento nel suo scorrere d'impeto fino... fino... allo schiantarsi del-



Brumisti alla stazione, nella foto di Fausto Schena (1932).

le migliaia di vittime della strada ogni anno. Ma lasciamo perdere questo pensiero nero. I nostri nonni, dunque, la sapevano prendere lunga, anche perché non potevano fare altro. Brescia, città d'ampio dinamismo da sempre, già nel 1500 soffriva d'eccesso di... traffico. Sì, era talmente ricca, grazie soprattutto al commercio delle armi (tanto che l'attuale Via X Giornate era la Via degli Spadieri), ma anche grazie alla fiorente agricoltura, che in città era un tal pullulare di carri, carrozze, lettighe portate da servitori, cavalieri in sella che ad un certo punto i due rettori della città (autorità supreme nominate da Venezia di cui Brescia era dipendente) avevano pensato di vietare il traffico in determinate ore della giornata. Cosa impossibile, allora, possibile oggi, quasi un assurdo della storia. Ma non era una novità assoluta: nel 42 dopo Cristo, Roma aveva vietato il traffico dei carri al-

l'interno delle mura della città, specialmente durante la notte, perché troppo intenso e rumoroso per cui la capitale del mondo era accessibile soltanto a orari prestabiliti.

Più vicino a noi, agli inizi del secolo scorso, i motori scalciano via (e che calci) i cavalli. Lentamente, per carità, tanto che le carrozzelle in città rimarranno fin quasi alla metà del '900, per quanto ridotte, alla fine, più ad elemento decorativo che altro.

Le vie della Brescia postbellica godono di silenzio straordinario quanto a trasporto: c'erano le filovie, meravigliose "cassette con le tiracche", come le definiva argutamente un luzzanese, coi loro fili elettrici per un motore dal brusio d'allegro moscone. Pochi anni e poi eccole scacciate, pure loro, dai bus (contrazione dal latino omnibus che vuol dire per tutti), catarrosi veicoli rombanti, sgassanti, asfissianti. E il rimpianto per le fru-

scianti filovie è in costante rimonta. I paesi più importanti della provincia, prima che il nostro Beppe Zanardelli li dotasse di tram, erano raggiungibili col... tram, ma trainato dai cavalli. Provate ad immaginare che cosa voleva dire partire da Gardone Valtrompia, per esempio alle otto del mattino e giungere a Brescia alle undici, in folle media di sei chilometri orari. Eppure era una comodità eccelsa: quater ciacole coi compagni di viaggio, panorama al rallentatore, volti nuovi, fermate anche senza richiesta e quella meta, la città che prometteva meraviglie e golosamenti.

Le merci viaggiavano ancora su carretti per quanto la OM nostra sfornasse camion a tutto spiano. Poi vinceranno i motori, come sempre. La guerra costringe l'Italia al tiro della cinghia. La follia bellica sperpera tutto: uomini, denaro, materie prime, cibo. Le pur rade automobili,

i veicoli pesanti restano senza carburante. Che fare? Tutti a piedi? Ahé! Eccoti, spernacchianti, le auto e i camion a carbonella: con un maquillage ad esaltare rivoltante ineleganza, alle automobili viene applicata una caldaia alimentata a carbone il cui gas passava nel motore e lo faceva girare. Stesso meccanismo per i camion con una maggior facilità d'applicazione della grande caldaia, collocata sul cassone. Le auto, invece, appoggiavano l'ingombrante, arroventato "forno", sul paraurti posteriore, con tutto quello che ne conseguiva, specialmente d'estate, in fatto di refrigerazione. Si era nel campo dei privilegiati. La maggior parte dei bipedi umani consumava suole a iosa. Su un gradino sopra, ben fortunati, quanti possedevano una "spiciola" con cui pedalare giosamente per chilometri se



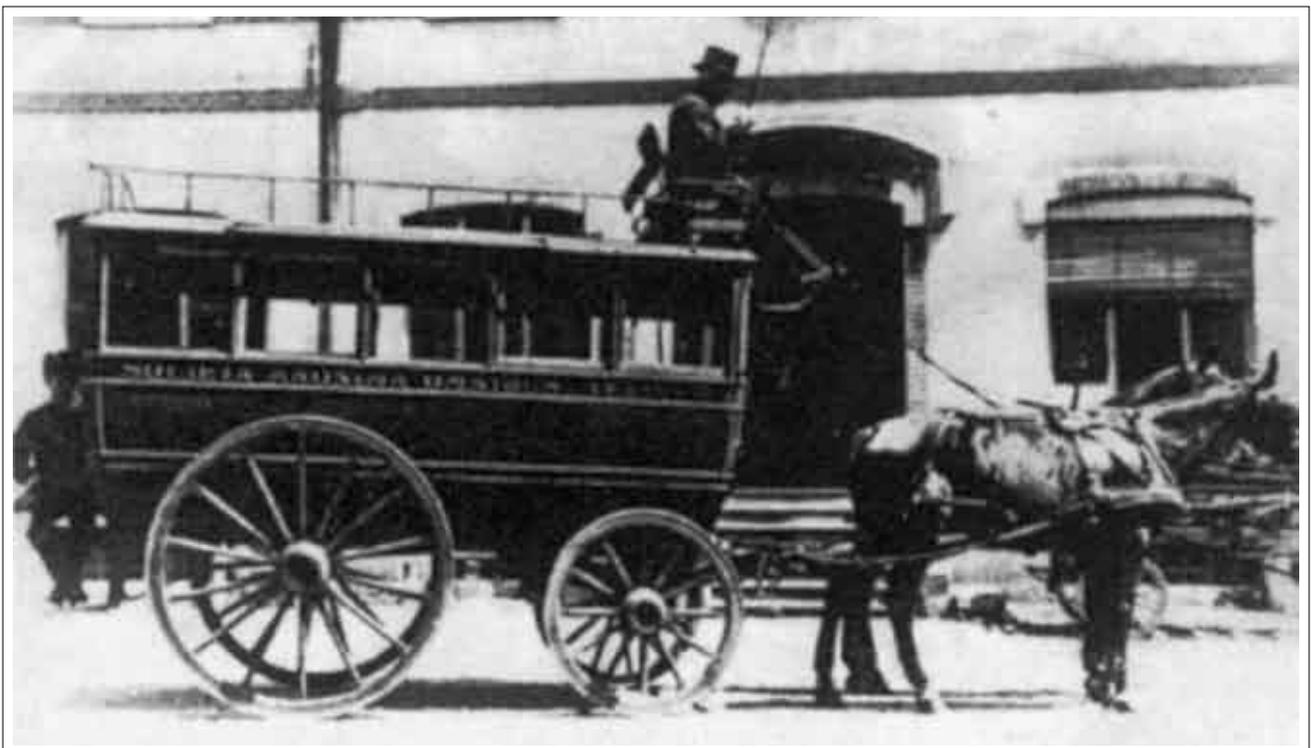
L'Omnibus De-Dietrich arriva a Lavenone.

si abitava fuori città. E poi si constatava che la vita media durava meno: sfida io! Cinghia tirata, spreco calorico a fiumi, riscaldamento inesistente se non un fuoco - dove c'era - in lotta perenne con la colonnina di mercurio depressa, fatiche d'immensa... fatica. Eh sì, oggi siamo davvero in pancia, comodi fino all'esasperazione per cui fare cento metri a piedi è quasi irritante fastidio. E avanti, allora, coi larderelli tremuli, glicemie irridenti, colesterolo euforico, palestre di sudori, footing e jogging... mannaggia che tremenda legge del contrappasso! Un tempo s'andava a piedi perché era pressoché l'unico modo di spostarsi, oggi si è appiedati perché non si va quasi mai a... piedi. Che voglia di scrivere un libro intitolato "Dalle fame alla dieta" per quell'altra, beffarda legge del contrappasso: un tempo non si mangiava per mancanza di cibo, oggi si digiuna per eccesso di cibo. L'uomo, che bestia meravigliosa!...

Egidio Bonomi
Giornalista



Anni '30: vetture filoviarie al sottopassaggio di via Zima.



Omnibus a cavalli del 1864. Seduto dietro il biglietto.