



COMUNE DI BRESCIA



Touring Club Italiano  
CLUB DI TERRITORIO  
DI BRESCIA



# “ In carrozza ! ”

*Viaggio nella storia  
del trasporto pubblico bresciano  
da fine '800 agli anni '70*

*E-book*



golem  
PHOTOGRAPHY



BRESCIA CULTURE  
IN MOVIMENTO



Il Presidente



Andamento Luigi Micheliotti

SANTAGIULIA  
HDEMAIA  
DI BELLE ARTI





---

---

# Indice

---

---

<b>Dal passato al presente: la metropolitana di Brescia</b> Federico Manzoni	7
<b>Le ragioni di una mostra</b>	11
<b>La mostra</b> TCI Club di Territorio di Brescia	13
<b>“Entrando in città con il tram”</b> Giuseppe Ge	15
<b>Touring Club Italiano 120 anni di vita: da Club di ciclisti a Comunità di viaggiatori</b> Piero Carlesi	25
<b>Un secolo di aziende pubbliche dei trasporti a Brescia: una risposta alle esigenze della città</b> Ezio Cerquaglia	33
<b>Visioni “Panoramatiche”</b> Marcello Zane	41
<b>“La tranvia Brescia-Salò-Gargnano Brescia-Vobarno: la modernità tradita”</b> Paolo Catterina	57
<b>La funivia della Maddalena - Un sogno infranto</b> Maria Paola Pasini	73
<b>La funivia della Maddalena</b> Francesco Rusconi Giribaldi	77
<b>La ferrovia Brescia-Iseo-Edolo</b> Mauro Pennacchio	81
<b>Memoria, Archivio e Trasporto</b> Franco Ragni	87
<b>Note sugli Autori</b>	91
<b>Ringraziamenti</b>	95
<b>I pannelli esposti</b>	97



“In car

In carrozza!

*Viaggio nella storia  
del trasporto pubblico bresciano  
da fine '800 agli anni '70*

carrozza!

”



---

---

# *Dal passato al presente: la metropolitana di Brescia*

---

---

**Federico Manzoni**

*“Ringrazio il Touring Club di Brescia e tutti coloro  
che hanno reso possibile sia la bella mostra  
che andremo fra poco ad inaugurare  
sia questa occasione di riflessione”.*

C'è a mio avviso un filo conduttore che unisce il contenuto delle relazioni dell'odierno convegno e l'attualità della politica dei trasporti bresciana.

Le esperienze molto stimolanti delle tramvie urbane ed extraurbane e delle ferrovie provinciali, infatti, non rappresentano soltanto uno spaccato, decisamente interessante, della storia novecentesca del nostro territorio e dunque non si limitano ad essere materia di studio e di ricerca, ma in qualche modo costituiscono un pungolo e un monito anche per quanti oggi sono chiamati a riflettere e prospettare la mobilità della nostra Brescia.

E questo non già per ribadire - se ancora ve ne fosse bisogno - l'inopportunità di talune scelte passate, ma per trarre dagli errori passati una indicazione per le scelte - che si augurano più lungimiranti - che si è chiamati a compiere qui ed ora. In questo caso, il trait d'union tra le esperienze descritte nelle altre relazioni e l'attualità

delle scelte che ci competono è rappresentato dalla nuova metropolitana automatica, di cui festeggiamo i primi tre, lusinghieri anni di servizio. L'avvento della metropolitana, infatti, ha plasticamente rappresentato, anche agli occhi dei più critici o dei più distratti, che riguadagnare centralità e lustro al trasporto pubblico è possibile.

Non lo dicono solo i dati di utilizzo della nuova infrastruttura (oltre 40 milioni di passeggeri in soli tre anni, con un trend in crescita per l'intera rete del trasporto pubblico dell'area urbana di Brescia), e nemmeno il positivo rispetto che circonda l'opera, a discapito di tante polemiche preventive sul degrado e l'insicurezza di una metropolitana e che invece porta qualsiasi osservatore esterno a constatare che la metropolitana, i suoi treni e le sue stazioni sono (ancora) come nuove.

Ma lo dice anche il desiderio, più o meno razionale e più o meno trasportisticamente fondato, che l'avvio della metropolitana ha determinato nel proporre e nell'immaginare uno sviluppo su ferro per il trasporto pubblico nel nostro territorio. Quella che alcuni anni fa, in un altro contesto geografico, è stata per l'appunto battezzata "cura del ferro".

E, in effetti, la possibilità di una tale cura è oggi qualche cosa di più di una semplice aspirazione, in quanto il successo della metropolitana precede di pochi anni l'arrivo di un'altra grandissima opera di mobilità pubblica, l'alta velocità ferroviaria. Alta velocità che - nel suo percorso lungo il corridoio padano - è ormai prossima a giungere a Brescia, con il completamento della tratta da Treviglio e la riqualificazione della stazione di Brescia, previsti a cavallo tra 2016 e 2017, e con una importante e vivace discussione circa il miglior tracciato per il suo proseguimento verso Verona.

Dopo decenni di inerzia sulla rete ferroviaria storica, peraltro in parte abbandonata e dismessa (come ben evidenziato in talune delle

relazioni del convegno odierno), è evidente che il binomio metropolitana automatica - alta velocità ferroviaria può davvero rappresentare la chiave di volta per tornare a ragionare e a investire su una mobilità nell'area bresciana - e più in generale nella Lombardia orientale - non più autocentrica.

Ed infatti, nell'ambito delle opere complementari al progetto della TAV Brescia-Verona, l'Amministrazione Comunale ha richiesto che l'arrivo di tale grande infrastruttura divenga un'opportunità per l'intero territorio bresciano, andando a potenziare e riqualificare tutto quel reticolo di linee ferroviarie che convergono sul nodo di Brescia (Brescia-Cremona, Brescia-Parma, Brescia-Bergamo, Brescia-Iseo-Edolo, oltre naturalmente alla Milano-Venezia), investendo per strutturare un rinnovato servizio regionale e suburbano.

Altrettanto dicasi per quanto attiene i lavori del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, a cui si sta lavorando e nell'ambito del quale si sta ragionando su quale soluzione tecnologica e trasportistica adottare per fornire ai quartieri cittadini non serviti dalla metropolitana automatica un servizio di maggior qualità di quanto non si sia in grado di offrire oggi.

Insomma, mai come in questo tempo le più o meno fortunate esperienze passate del trasporto su ferro nella nostra Provincia offrono stimoli tutt'altro che accademici per quanti ambiscono a realizzare anche a Brescia condizioni proficue per una mobilità davvero sostenibile.



---

---

# *Le ragioni di una mostra*

---

---

*“Il vero viaggio non consiste  
nel cercare nuove terre,  
ma nell’aver nuovi occhi”*

**Marcel Proust**

Due sono i temi alla base di questa mostra: il viaggio e l’evoluzione dei mezzi di trasporto sul nostro territorio. Il titolo stesso, “In Carrozza! Viaggio nella storia del trasporto pubblico bresciano da fine 800 agli anni 70”, vuole porre l’accento sulla parola Viaggio, tema caro fin dalle origini al Touring Club Italiano, associazione che da oltre centoventi anni promuove il turismo, valorizzando in primo luogo le bellezze artistiche, paesaggistiche e culturali della nostra penisola. Il viaggio è alla base del titolo della campagna associativa per 2016 “Perché ogni viaggio sia una scoperta anche di noi stessi”: viaggio visto, non solo come puro spostamento da un luogo all’altro, ma come percorso di conoscenza, di comprensione e di crescita interiore. Ogni viaggio è scoperta, cambia il modo in cui si percepisce la realtà: non è semplicemente una meta che soddisfa la vista, ma è un’esperienza profonda che ci dice chi siamo.

Il Touring Club ha inventato il turismo in Italia promuovendo un nuovo modo di viaggiare: Il turismo slow. La bicicletta (la ruota raggiata è da sempre il logo del Touring) fu considerata dai primi soci fondatori il mezzo più idoneo per conoscere ed apprezzare in forma lenta, ma approfondita le tante sfumature del paesaggio che l’Italia sa offrire. Pedalate su pedalate, il Touring ha fatto scoprire angoli noti e meno noti del nostro paese, promosso e realizzato

guide, suggerito la creazione di cartelli, segnaletiche e percorsi turistici. Ancora oggi il Touring è impegnato nel promuovere il vero senso del viaggiare: un percorso fatto di continue piccole o grandi, ma sempre nuove esperienze, conoscenze, scambi ed emozioni.

Il secondo tema alla base della mostra, il più evidente agli occhi del visitatore, è la storia e l'evoluzione del trasporto pubblico bresciano dalle sue origini agli anni settanta con uno sguardo ai giorni nostri. Ma alla base vi è anche un'altra ragione: il desiderio di raccogliere materiale fotografico e di metterlo gratuitamente a disposizione del pubblico. Un desiderio dettato dal profondo legame del Touring Club di Brescia con la storia del proprio territorio che trova la sua più visibile espressione nel costante impegno dei Volontari per il Patrimonio Culturale alla valorizzazione artistica e culturale della nostra città con l'iniziativa "Aperti per Voi".

## La mostra

---

---

*“Entrando in città in tram per Porta della Stazione  
percorrendo il viale alberato,  
fiancheggiato da aiuole verdeggianti,  
colpisce il grandioso ingresso delle città  
di corso Vittorio Emanuele... il tram procede svelto  
lungo Corso Palestro, il corso ricurvo del teatro,  
centro virtuale della città fiancheggiato da spaziosi porticati, sotto i quali  
si trovano i più forniti negozi  
e i più eleganti ed affollati caffè della città”*

**Gustavo Chiesi**

*(1898, La patria; geografia dell'Italia: Province di Bergamo e Brescia)*

Le riproduzioni di oltre sessanta tra fotografie, cartoline e stampe, provenienti da dieci archivi pubblici e collezioni private permettono di effettuare un vero e proprio viaggio nella storia non solo dell'evoluzione del trasporto pubblico nella città e sul territorio, ma anche di scoprire, osservare e cogliere aspetti e dettagli della Brescia che fu: dalla iniziale espansione oltre le antiche mura cittadine di fine Ottocento, all'evoluzione e modifiche urbanistiche del Novecento, fino alla nuova dimensione extraurbana e metropolitana. Proprio alla metropolitana è dedicato l'ultimo pannello intitolato non a caso "Il viaggio continua" che, attraverso fotografie scattate all'inizio del 2016 illustrano il nuovo modo di muoversi e di vivere il trasporto pubblico cittadino. Un pannello, curato dall'Associazione Io Amo Brescia Perché che si può definire un pannello condiviso e "social" in quanto raccoglie scatti di fotografi amatoriali contattati tramite i social network con l'intento di creare un ponte tra passato e presente e capire quale sia l'idea attuale del trasporto

pubblico bresciano mettendo in risalto l'aspetto più innovativo ed ecologico. Sono sette le sezioni che compongono la mostra ognuna dedicata ad un differente mezzo di trasporto pubblico urbano: dai Tram a cavalli, ai Tram elettrici, dai Filobus, agli Autobus, ma anche estendendo lo sguardo ai tram elettrici extraurbani e alla ferrovia Brescia-Iseo-Edolo fino alla funivia della Maddalena, che, pur essendo un servizio gestito da un ente privato, è rimasta nei ricordi e nel cuore di molti bresciani e per questo ci è parso doveroso riservare uno spazio anche a questa pagina, seppur breve, della nostra storia. Una mostra che consente, infine, di comprendere come è cambiato il modo di percepire e di guardare la città tramite diverse tipologie di velocità e differenti forme di comodità: dal lento camminare a piedi, al piccolo trotto dei cavalli, dalla progressiva accelerazione dei nuovi mezzi di trasporto fino alle nuove esigenze di mobilità ecosostenibili.

**Francesca Poli**

**Giuseppe Ge**

**Irina Martinotti**

**Barbara Trevisiol**

**Progettazione e allestimento della Mostra**

**TCI Club di Territorio di Brescia**

---

---

# *“Entrando in città con il tram”*

*Impressioni di viaggiatori e passeggeri nella  
Brescia di fine Ottocento e primo Novecento*

---

---

**Giuseppe Ge**  
TCI Club di Territorio di Brescia

Questa relazione si concentra su un periodo piuttosto breve: dall'Unità d'Italia al primo dopoguerra, poco meno di cinquanta anni di storia di Brescia che segnarono profondamente il volto della città. Sono anni di profonde e rapide modifiche sociali, politiche, economiche, ma soprattutto sono anni che videro la comparsa della velocità e che cambiarono il modo di muoversi e di vedere la stessa città. Attraverso appunti, descrizioni, articoli di giornale dell'epoca ripercorreremo le vicende che portarono Brescia a trasformarsi e ad assumere una dimensione centrale nel contesto territoriale.

## **Brescia nella seconda metà dell'Ottocento: una città a passo d'uomo**

---

---

*“Non vi è alcuno che, sentendo parlare di Brescia, non abbia udito nominare i suoi portici. Sono questi considerati di tanta importanza per la città che possono dirsi il centro delle civiche faccende. Sorgono tali portici in una situazione delle meglio riparate da venti, e si distendono in due linee che si riuniscono ad angolo retto, di cui l'una guarda a ponente e l'altra a mezzodì. Formano una superba*

*galleria coperta, adorna di tante botteghe quanti sono gli archi. Alcune ad uso di caffè e le altre di merci di ogni genere e di oggetti di lusso, sì riccamente e con bel garbo fornite che destano grandissimo diletto a vederle. Nel mezzo dei portici s'innalza la grandiosa scalinata del Teatro al quale fanno da ala varie botteghe di caffè che formano il ricapito generale dei cittadini e dei forestieri. Il passeggio sotto i portici in una serata estiva è veramente un incanto. Tutta la popolazione vi accorre, e si fa ad un tempo spettacolo e spettatrice in essi. Grandemente contribuisce alla libertà di vita che si gode in Brescia, l'occupazione, a cui si dedicano con amore e con diletto i suoi abitanti. Ciascuno ne proprio stato è attivo, laborioso e accurato nel disimpegno dei propri doveri. L'ozio, tormento e vitupero della società, è bandito da questa città”.*

Con queste parole Wilhelm Menis<sup>1</sup>, di professione medico, viaggiatore per diletto, con occhio “clinico” ed attento, descrive i caratteri e l'aspetto della Brescia di metà ottocento. E' il ritratto di una città borghese, quasi parigina: ricca di caffè e portici, luoghi ideali per appuntamenti e dove si è spettacolo e spettatore al tempo stesso. Una città a misura d'uomo, anzi a passo d'uomo, pensata per essere percorsa a piedi; città ancora racchiusa dalle mura venete, con poche porte per comunicare con l'esterno ben munite e difese da pesanti cancelli e dai caselli daziari che controllavano merci e persone, sia in entrata, sia in uscita. Era una città in cui la ragnatela di vicoli, strette viuzze e caseggiati popolari di sapore ancora medioevale si concentravano nella zona ovest del centro, ancora percorsa dal Bova e dal Celato, corsi d'acqua che creavano problemi idrici e sanitari. Una città dove i luoghi più importanti della vita civile, religiosa e sociale: Comune, Duomo, Ospedale, Teatro, erano tutti vicini e distanti solo pochi metri. Tuttavia la Brescia di fine ottocento conosceva già problemi di traffico. Le vie della città erano percorse dalle eleganti broughams, carrozze scure trainate da due cavalli, sorta di taxi dell'epoca, che compaiono sullo sfondo delle vedu-

---

<sup>1</sup> WILHELM MENIS 1837, Saggio di topografia statistico-medico della provincia bresciana.

te cittadine del pittore Angelo Inganni. Queste carrozze, già allora creavano problemi come il “parcheggio selvaggio in doppia fila” tanto da dover istituire nel 1873 il primo Corpo dei Vigili Urbani e contemporaneamente varare i primi provvedimenti di circolazione. Leggendo alcune di queste disposizioni scopriamo curiosi divieti pensati per un traffico composto da vetture di ogni genere: carri, carrette, carrettoni trainati da diversi animali (anche buoi) e non mancano anche le prime norme legate all’inquinamento acustico<sup>2</sup>. Dal 1854 Brescia conosceva anche la velocità: si correva sui binari della ferrovia lungo la tratta Milano-Venezia, e dal 1878 la città era collegata con Parma, Mantova e Iseo. Anche in provincia si cominciò a cambiare pass; nel 1881 la Compagnie Generale de Chemins de Fer Secondaires de Bruxelles (detta Società Belga) cominciò a gestire le linee dei tram a vapore comunemente dette guidovie a vapore che univano la città ad Orzinuovi, Tavernole, Gargnano, Vobarno e Montichiari.

## Le ippovie a cavallo: storia di un compromesso

---

---

I capolinea delle linee a vapore erano posti fuori dell’antica cerchia muraria<sup>3</sup>: il reticolo viario, la presenza delle mura e dissidi politici impedivano l’accesso e la posa dei binari all’interno della città. Sono anni complessi quelli che vivono i Consigli comunali tra il 1880-1886 con l’alternanza di 10 sindaci. Erano due le correnti: l’una conserva-

---

<sup>2</sup>Alcuni esempi di articoli tratti dal Regolamento di Polizia Urbana di Brescia anno 1873. Art. 272: “*E’ proibito ai conducenti di vetture, carri, carrette, carrettoni e simili di starvi sopra seduti, ma devono sempre condurre al passo i loro cavalli o altre bestie tenendole per la cavezza*”. Art. 274 “*È proibito sotto la pena di lire 2 di scoppiettare ripetutamente colla frusta*”.

<sup>3</sup>La Stazione era il capolinea per la tratta da Orzinuovi, Piazza Arnaldo per le linea Montichiari e Gargnano, Porta Pile per quella dalla Valtrompia.

trice, l'altra progressista e il terreno della mobilità era tra più fertili per alimentare un dibattito. Malgrado entrambi gli schieramenti fossero convinti del ruolo strategico che la città aveva sul territorio dal momento che il Comune si era esteso inglobando Mompiano, Sant' Eustacchio, Urago, sui mezzi di trasporto pubblici e sulla trazione (animale o vapore) in città le opinioni erano molteplici. I progressisti proposero l'ingresso del tram a vapore in città, avanzando la proposta di costruire una stazione con biglietteria nel cuore della città antica: Piazza Duomo; proposta che venne bocciata dai conservatori per ovvie ragioni di decoro. La Società Belga, concessionaria delle linee, pose vincoli tecnici in quanto preferiva creare una linea esterna alle mura, che unisse la stazione a Piazza Arnaldo. I conservatori si opposero perché temevano l'addensarsi di nuovi poli commerciali lungo una nuova direttrice. I progressisti insistevano per posare i binari in centro, i conservatori rispondevano con una limitazione della velocità e con la richiesta che ogni convoglio fosse preceduto da un uomo per darne l'andatura. Dopo diversi ed accessi dibattiti con 16 voti favorevoli e 6 contrari vennero posati i binari e il primo tram fece il suo ingresso in città nel Giugno del 1882. Il primo tram cittadino fu una soluzione di compromesso: un tram a cavalli, anzi inizialmente ad un solo cavallo chiamato ippovia o guidovia: tempo di percorrenza dell'unico tragitto Stazione-Duomo: 35 minuti tra andata e ritorno. Fin da subito vi furono lamentele: i negozianti si lamentavano della eccessiva larghezza delle carrozze, i passeggeri del prezzo troppo caro e del caldo delle carrozze, gli amministratori del decoro e della fatica del solo equino, la Società Belga della dispendiosa salita del Dosso (attuale via Mazzini) per accedere a Piazza Duomo. Nell'autunno del 1882 le pressioni fecero il loro effetto: fu istituita un'unica classe abbassando il biglietto a 10 cent, si misero in circolazione carrozze più piccole e aperte in estate. I cavalli furono portati a due riducendo il tempo della tratta di 10 minuti, infine, la Società Belga modificò il percorso creando una seconda linea da Piazza Arnaldo a Porta Garibaldi. Come riportano le parole del giornalista Gustavo Chiesi a dieci anni dal servizio

il tram è una presenza costante nel panorama cittadino, usato per lo più dai forestieri che vogliono raggiungere il centro:

*“Entrando in città con il tram trainato da cavalli da Porta della Stazione e percorrendo il viale alberato, fiancheggiato da aiuole verdeggianti, si è da subito colpiti dal grandioso ingresso della città. Il tram procede svelto per poter ammirare Corso Palestro, il corso ricurvo centro virtuale della città, fiancheggiato da spaziosi porticati, sotto i quali si trovano i più forniti negozi e i più eleganti ed affollati caffè della città”.<sup>4</sup>*

## I primi del Novecento: la città scopre la velocità

---

---

I primi anni del Novecento per Brescia sono anni di novità: abbattimento delle mura, introduzione nell'edilizia del cemento armato, elettricità in città, ma soprattutto sono anni segnati dalla prima grande “ESPOSIZIONE BRESCIANA” del 1904. Nella suggestiva cornice del Castello, da poco divenuto proprietà del Comune più di duemila espositori presentarono il meglio dei prodotti dell'industria, dell'artigianato, del commercio, dell'agricoltura, della cultura della nostra Provincia. Proprio in concomitanza con l'esposizione, la Municipalità varò il primo tram elettrico che riuscirà a colmare la zona non servita delle vecchie linee: Piazza Loggia-Porta Pile risalendone le pendici fino alla vetta del Castello. I Bresciani cominciarono a divenire avvezzi alla velocità e le cronache dei quotidiani dell'epoca usano toni entusiasti per descrivere il “caleidoscopio” di immagini che la velocità del tram poteva dare:

**“Dopo aver attraversato la città fra il via vai del pomeriggio festivo le vetture del tram sono prese d'assalto da flotte di cittadini desiderosi di fare una gita**

---

<sup>4</sup> GUSTAVO CHIESI 1898, *La patria; geografia dell'Italia: Province di Bergamo e Brescia*.

**che non può essere più deliziosa con questo nuovo sistema di trazione. Tanto è di moda che la passeggiata è entrata nelle abitudini dei cittadini. Mentre il tram guadagna vittoriosamente la salita del Castello, un nuovo panorama si apre dalla terza rampa: l'immensa pianura, il riverbero dei laghi e le ardite montagne che si perdono all'orizzonte! Non le abbiamo già contemplate tante volte queste vedute? Certo! ma dal tram si presentano in forma nuova: si susseguono rapide e in rapida successione come tanti quadri in un vorticoso celeidoscopio.”** <sup>5</sup>

Sulle ali di tale entusiasmo il Comune decise, nel 1905, di non rinnovare la concessione alla Società Belga e di far gestire le linee (anche quelle ancora a trazione equina) alla neonata SEB : Società Elettrica Bresciana. Questa entro il 1906 sostituirà le ultime guide con il tram elettrico e permetterà ai cittadini di muoversi in tempi rapidi da Est ad Ovest e da Nord a Sud. Tuttavia i viaggiatori che visitavano la città preferivano ancora il percorso lento, a piedi. Nasce il tema del viaggio “slow , come ben riportano le parole di un viaggiatore francese “Brescia è rude e severa. Ha dei modi riservati ed aspri che m’incantano. Per penetrare nel cuore di questa città, bisogna avanzare con perseveranza e tenacia. Quando la si è percorsa si prova nei suoi confronti la stima profonda e meditata degli uomini schivi di cui si è voluto penetrare il mistero. Con aria d’intesa osservo la sequenza delle case e l’ordine degli edifici ed ecco che mi sento a casa mia, mi sembra di possedere già tutta la città, sono certo di decifrarla a mio piacere. Con l’animo leggero e confidente, avanzo lentamente, come un uomo che, con le chiavi in mano, non si affretta più ad oltrepassare la soglia”. <sup>6</sup>

Nel 1907 con un referendum che vide una massiccia adesione, la rete dei trasporti divenne Municipalizzata e tra il 1910 e il 1920 la rete fu estesa fino a Sant’Eufemia, San Giacomo, Porta Cremona e Mompiano. Sono anni di rinnovamento e cambiamento che coincidono con la parentesi della Grande Guerra che, per la storia dei

---

<sup>5</sup> La Provincia di Brescia, 29 Giugno 1904

<sup>6</sup> ANDRE’ MAUREL 1905, Les Petites villes d’Italie, tome I.

trasporti cittadini, coincide con l'epopea delle Tramvierine: le autiste donne che sostituirono gli uomini impegnati al fronte fino al 1919. Furono 90 le tramvierina a Brescia; accolte inizialmente con timore, si dimostrarono pari degli uomini nel condurre i pensieri tram dell'epoca. Con il termine del conflitto si pose il problema del reinserimento dei reduci nel mondo del lavoro. La Camera del Lavoro e la Lega dei tramvieri chiesero, in base alle norme regie, la riassunzione dei reduci, ma l'Azienda dei Servizi municipalizzati rispose di no, sia perché le donne assunte erano retribuite meno degli uomini, sia perché alcuni richiamati non erano più in grado di lavorare con diligenza e serenità. Tuttavia, per rispetto delle leggi in vigore, si cominciò un graduale licenziamento del personale femminile. Nel Novembre del 1919 il conflitto fra uomini e donne esplose: al momento di scegliere rappresentanti nella commissione dell'Equo Trattamento, organismo preposto ai regolamenti e alle questioni economiche, i tramvieri chiesero l'esclusione delle donne dalle liste di elezioni, anzi i tramvieri stessi si misero in sciopero chiedendo il licenziamento di tutto il personale femminile assunto durante la guerra. L'azienda, alla fine, perdurando lo sciopero licenziò anche le ultime tramvierine. Nel 1920, Brescia si preparava a nuove velocità: l'automobile, mezzo inizialmente elitario e per pochi dal 1920 diviene accessibile anche grazie alla Zusta la prima officina Bresciana di automezzi. La libertà di muoversi con mezzi privati introduceva i primi disagi come ricordano i giornali dell'epoca

*“L'educazione della strada è sconosciuta: i cittadini che vanno di giorno per i loro affari non sentono la necessità di sentirsi rompere i timpani delle orecchie dalle schioppettate di motori maleducati o dall'eccessivo scampanello dei tram usato molto e troppo dai conducenti. Si possono, crediamo, dare saggi sulla potenza gli ampi e rettilinei vialoni ma non in città dove dovrebbe vigere il divieto dello scappamento libero e dell'uso della fastidiosa trombetta nonché limitare la vertiginosa velocità dei mezzi”.<sup>7</sup>*

---

<sup>7</sup>La Sentinella bresciana 19 Agosto 1919



## «Entrando in città sul tram ...»

Impressioni di viaggiatori e passeggeri  
nella Brescia di fine Ottocento e primo Novecento

a cura di Giuseppe Ge  
Voce recitante: Irene Tirloni



**Venerdì 18 Marzo, ore 17.30**

Mostra «In Carrozza!», salone degli eventi, Urban Center  
Via San Martino delle Battaglie 18, Brescia

**Ingresso libero**

La locandina.

## Conferenza del 4 Marzo 2016 in occasione della inaugurazione della mostra

<b>Saluti e introduzione</b>	Saluto a cura del TCI, Club di Territorio di Brescia <b>Elena Pivato e René Capovin</b> <i>"l'Urban Center e il progetto Moving Culture"</i> <b>Sergio di Martino</b> , Io Amo Brescia Perché
<b>Piero Carlesi, TCI</b>	<i>"Italiani viaggiatori. Un secolo di turismo con il Touring Club"</i>
<b>Ezio Cerquaglia</b>	<i>"Un secolo di aziende pubbliche dei trasporti a Brescia: una risposta alle esigenze della città"</i>
<b>Marcello Zane</b>	<i>"Visioni panoramiche: storia delle emozioni viaggiando in città"</i>
<b>Paolo Catterina</b>	<i>"La tranvia Brescia-Salò-Gargnano / Brescia-Vobarno: la modernità tradita"</i>
<b>Maria Paola Pasini</b>	<i>"La funivia della Maddalena: un sogno infranto"</i>
<b>Mauro Pennacchio</b>	<i>"La ferrovia Brescia-Iseo-Edolo"</i>
<b>Federico Manzoni</b>	<i>"Dal passato al presente: la metropolitana di Brescia"</i>

# "In carrozza!"

Dal 4 al 19 marzo 2016  
Salone degli eventi Urban Center - Via San Martino della Battaglia 18, Brescia  
Orari: da lunedì a sabato 10.00 - 18.00 (orario continuato)



Tra Ottocento e XXI secolo con il progredire della tecnologia e il mutare delle necessità della cittadinanza, i bresciani hanno sperimentato la straordinaria diversità dei mezzi di trasporto resi disponibili dalla modernità. Prendere l'omnibus, guidare l'automobile, spostarsi sulle tramvie o con la ferrovia, salire sulla funivia, sedersi sul tram e poi sull'autobus sono opportunità che hanno liberato dalla fatica e dalla lentezza del viaggiare, proponendo nel corso dei decenni sempre nuove opzioni per la propria mobilità.

Attraverso oltre sessanta immagini d'epoca e contemporanee suddivise in otto sezioni, si vuole ripercorrere la storia del trasporto pubblico nella nostra città: dal tram a cavalli di fine Ottocento, passando attraverso tram e filobus fino all'attuale metropolitana, alla scoperta di una storia intessuta di innovazioni e scoperte, abitudini e cambiamenti della realtà urbana di Brescia. Innovazioni che hanno permesso di vivere appieno un territorio meno disperso e più vicino, superando disagi e diseconomie, promuovendo inedite condizioni ambientali, assecondando nuovi modi d'uso del tempo e dello spazio da parte dei viaggiatori.

**CONFERENZA**  
Venerdì 4 marzo - ore 17.00  
presso la sala conferenze Ordine degli Architetti della Provincia di Brescia  
via San Martino della Battaglia, 18 - Brescia

---

**SALUTI E INTRODUZIONE**  
**TCI - Club di Territorio di Brescia**  
**SALUTI ISTITUZIONALI**  
**Elena Pivato e René Capovin**  
*"L'Urban Center e il progetto Moving Culture"*  
**Sergio di Martino**, Io Amo Brescia Perché

---

**INTERVENTI**  
**Touring Club Italiano**  
*"Italiani viaggiatori. Un secolo di turismo con il Touring Club"*  
a cura della  
Direzione Comunicazione e Relazioni Istituzionali TCI

**Ezio Cerquaglia**  
*"Un secolo di aziende pubbliche dei trasporti a Brescia: una risposta alle esigenze della città"*

**Marcello Zane**  
*"Visioni panoramiche: storia delle emozioni viaggiando in città"*

**Paolo Catterina**  
*"La tranvia Brescia-Salò-Gargnano / Brescia-Vobarno: la modernità tradita"*

**Maria Paola Pasini**  
*"La funivia della Maddalena: un sogno infranto"*

**Mauro Pennacchio**  
*"La ferrovia Brescia-Iseo-Edolo"*

**Federico Manzoni**  
*"Dal passato al presente: la metropolitana di Brescia"*

---

**INAUGURAZIONE MOSTRA FOTOGRAFICA - ore 19.15**  
presso il salone degli eventi Urban Center  
via San Martino della Battaglia, 18 - Brescia



---

---

# *Touring Club Italiano*

*120 anni di vita:  
da Club di ciclisti  
a Comunità di viaggiatori*

---

---

Piero Carlesi



**Touring Club Italiano**, la più grande associazione privata italiana che da oltre 120 anni persegue senza fini di lucro obiettivi di promozione e valorizzazione del nostro Paese attraverso un turismo consapevole, responsabile e corretto, per il confronto e la crescita culturale di italiani e stranieri.

## Un po' di storia

---

---

Il Touring Club Italiano nasce l'8 novembre 1894 come TCCI Touring Club Ciclistico Italiano da un gruppo di 57 velocipedisti appassionati di bicicletta e di viaggio, tra i quali Federico Johnson e Luigi Vittorio Bertarelli, con l'obiettivo di offrire ai soci una rete di contatti e una serie di servizi per conoscere, scoprire e viaggiare l'Italia. Una piccola associazione nata tra amici si trasforma, in poco tem-

po, in un grande strumento di identità e sviluppo nazionale, che opera come ente privato e autonomo e con molte finalità di pubblica utilità.

Il TCI ha il merito di aver “inventato” il turismo in Italia e di aver fatto dell’Italia dei primi anni del ‘900 un Paese reale, vicino e accessibile.

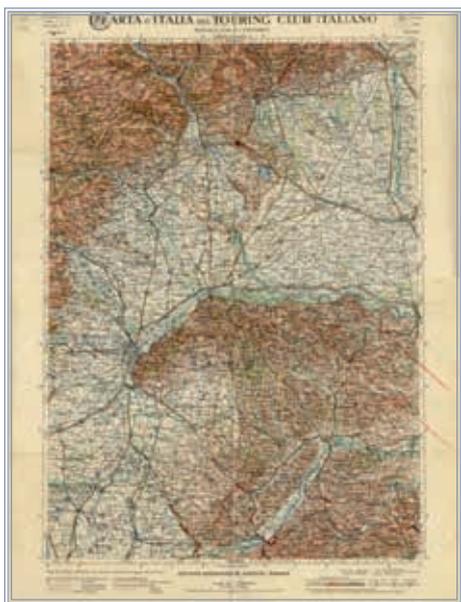


## Come agevolare il viaggio

---

---

Fin dalle sue origini il TCI vuole agevolare il viaggio intervenendo su più fronti: con iniziative concrete sul territorio e con prodotti editoriali.



### Nasce la Carta d'Italia in scala 1:250.000

---

---

Nel 1906 nasce la Carta d'Italia in scala 1:250.000: illustra la viabilità di tutto il Paese, superata negli anni Quaranta dalla più moderna Carta d'Italia in scala 1:200.000 ancora valida oggi.

## Parte la Guida d'Italia, futura Guida Rossa

---

---

Nel 1914 nasce la prima Guida d'Italia: Piemonte, Lombardia e Canton Ticino. E' la mitica Guida Rossa, che si avvale di controlli e segnalazioni da parte di soci residenti nei territori, invitati a collaborare a questo straordinario progetto, è distribuita a tutti gli iscritti e colma un vuoto colossale.



## I cartelli stradali

---

---

Dal 1897 al 1953 il Tci posiziona in Italia 426mila cartelli stradali, realizzati in proprio, spesso donati da soci benefattori o commissionati dai Comuni. Sono cartelli d'avanguardia perché oltre a indicare il nome del luogo, con apposita simbologia, ai tempi modernissima, segnalano la presenza in loco di ufficio postale, posto telegrafico, posto telefonico, stazione ferroviaria, pretura ecc.



## Il viaggio in bicicletta

---

---



## I raduni ciclistici

---

---



## Il viaggio in automobile

---

---

Il viaggio si evolve con la tecnologia: dopo i primi viaggi in bicicletta (e in diligenza) arriva l'automobile. Il Tci ne capisce l'importanza e ne agevola la burocrazia, emettendo le prime targhe di auto immatricolate, emette patenti di guida e promuove la rete di pompe di benzina. Infine nel 1923 promuove la progettazione della prima autostrada d'Italia e d'Europa, la Milano-Laghi, fino a Gallarate.

## La prima autostrada

---

---



## Giovani in viaggio

---

---

Se lo scopo del Tci è far conoscere l'Italia agli italiani, l'altro obiettivo è educare i giovani, così nel 1913 si iniziano a promuovere le gite scolastiche.

## Turismo scolastico: in pullman

---

---



### Il Touring Club Italiano oggi propone “Il nostro modo di viaggiare”

---

---

Anche oggi a distanza di 122 anni dalla fondazione il Touring è per antonomasia l'associazione dei viaggiatori ai quali fornisce tutti gli strumenti per un viaggio che non ha solo lo scopo di conoscere i territori vicini e lontani, bellezze naturali e architettoniche, ma anche quello di conoscere se stessi attraverso un dialogo continuo con la realtà che ci circonda, facendo per esempio volontariato culturale con l'iniziativa Aperti per Voi, per agevolare gli altri che viaggiano e vogliono conoscere. Seguiteci su [www.touringclub.it](http://www.touringclub.it)



---

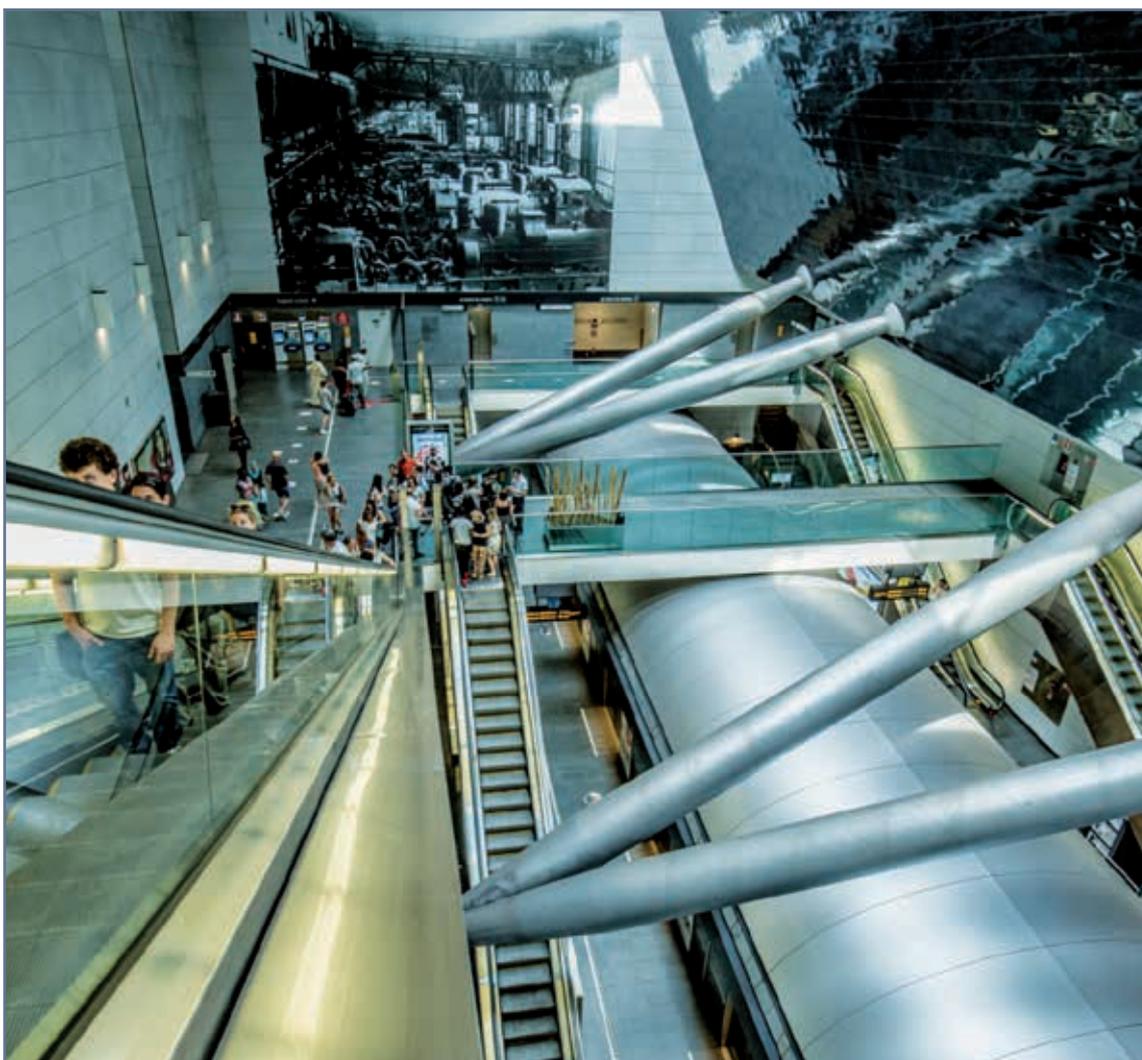
---

*Un secolo  
di aziende pubbliche dei trasporti  
a Brescia: una risposta  
alle esigenze della città*

---

---

Ezio Cerquaglia





## 1908: nasce “azienda speciale per l’esercizio del tram elettrico e del frigorifero”

*L’assunzione in proprio del servizio del trasporto tranviario da parte del Comune “ ... è la soluzione che porta maggior profitto al Comune, dando le maggiori garanzie di buon servizio ai cittadini...”*

## 1908 - 1920: la rete del trasporto e l’evoluzione della città

Abitanti	≈ 87.000	Vetture	14
Numero Linee	4	Frequenza del servizio	5' / 6'
Km rete	10	Numero passeggeri/anno	2,3 mln

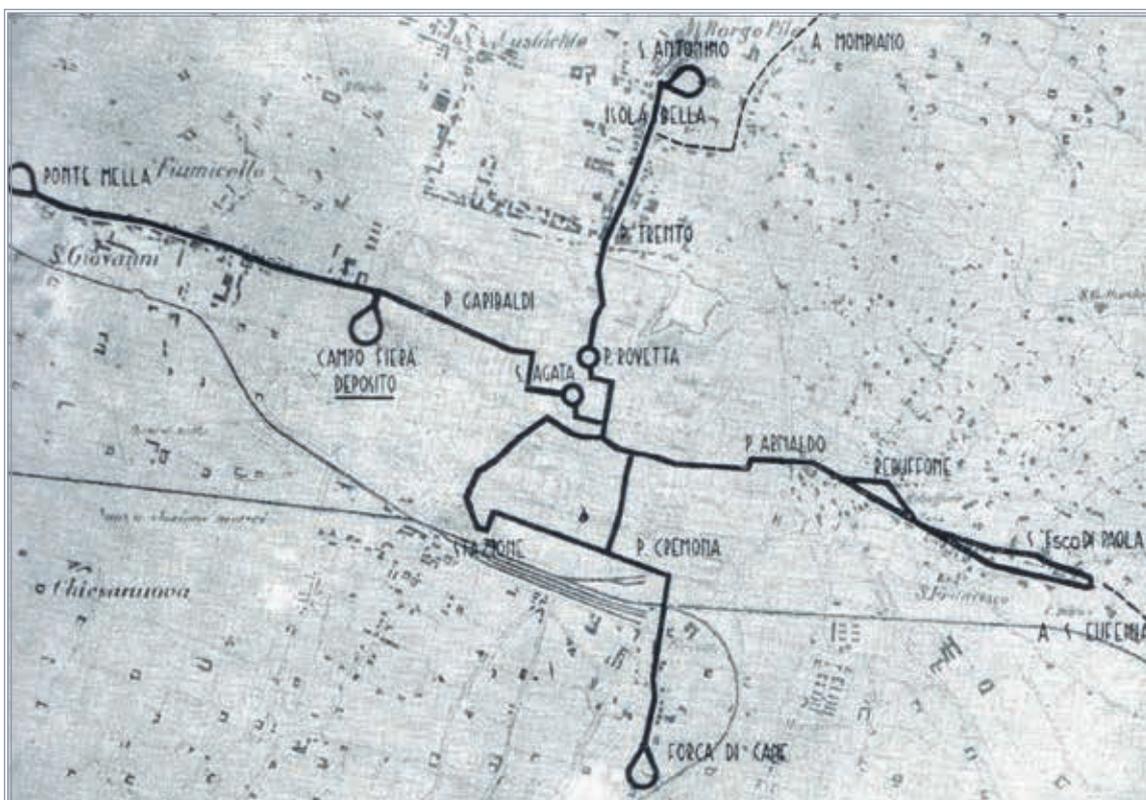


## 1930 - 1940: la rete del trasporto e l'evoluzione della città

---

---

Abitanti	≈ 15.000
Numero Linee	7
Km rete	23
Vetture	54 + 33
Vetture/Km	≈ 1 mil
Frequenza del servizio	5' sulle 4 linee principali, 20' sulle altre
Numero passeggeri/anno	10 mln

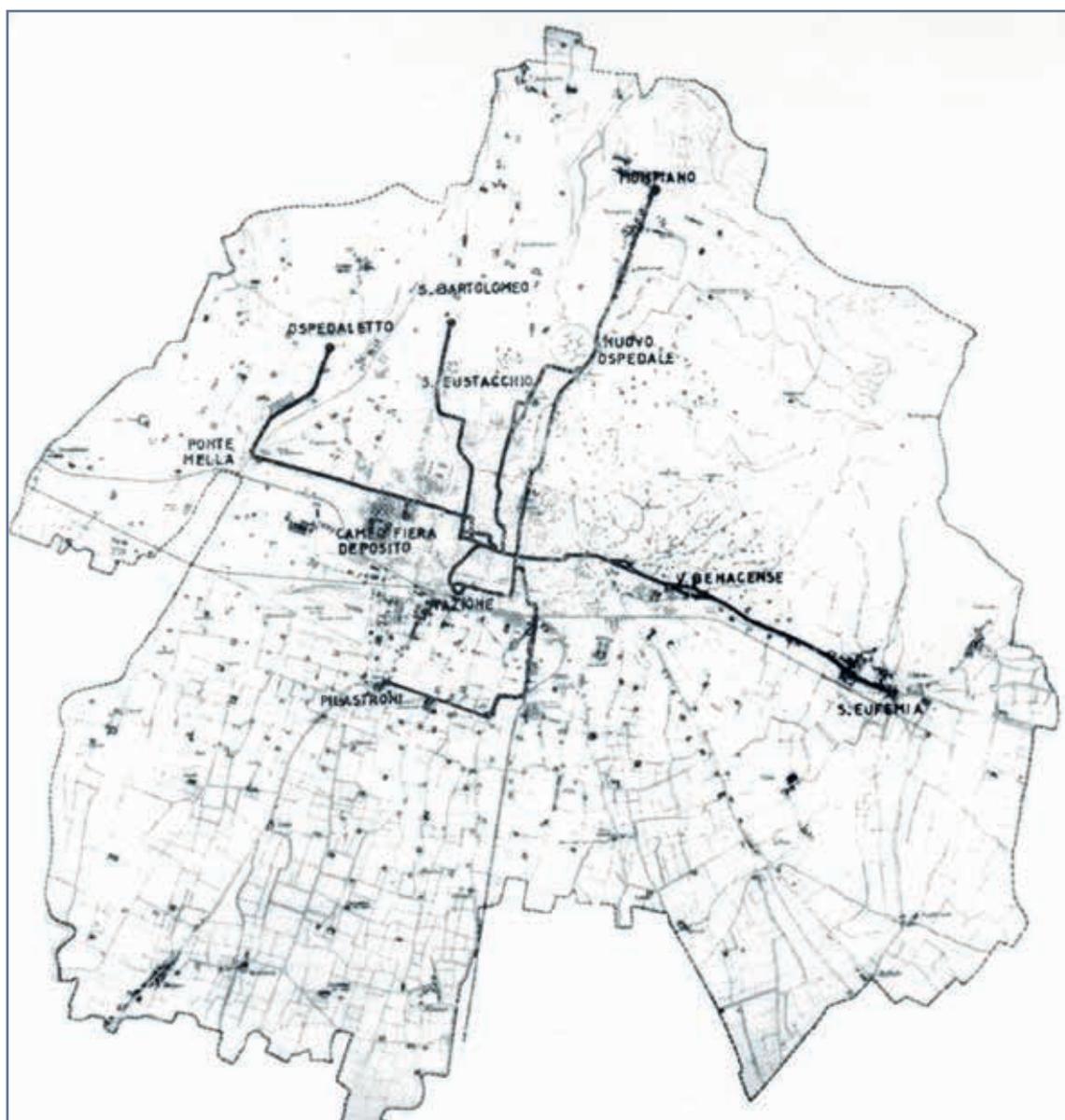


## 1960 - 1970: la rete del trasporto e l'evoluzione della città

---

---

Abitanti	≈ 171.000	Vetture	60 Filobus
Numero Filobus	5		68 Autobus
Linee Autobus	20	Vetture/Km	6,5 mln
Km rete	131	Numero passeggeri/anno	46 mln

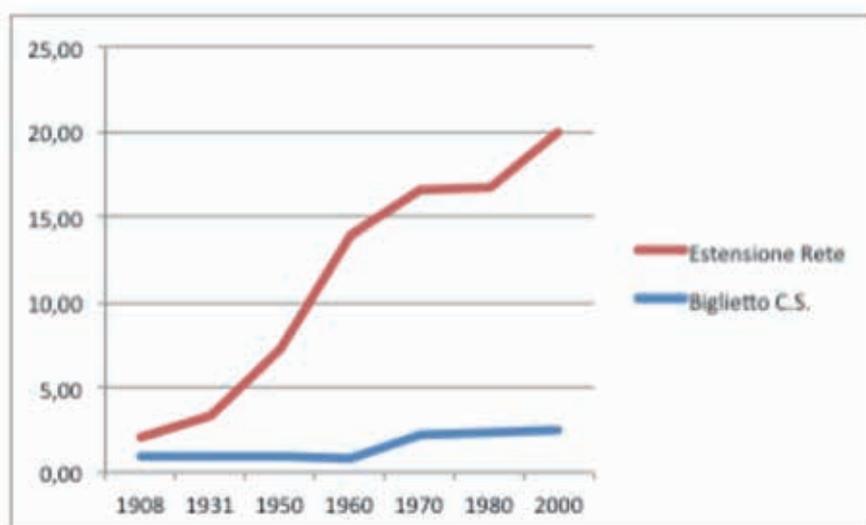


## Un secolo di trasporto pubblico

---

---

Andamento delle dimensioni della rete e del costo del biglietto di corsa semplice (a valori reali): 1908 = 100.



## Azienda pubblica di trasporto a Brescia: 100 anni di innovazione

---

---

Anni '30

Tra le prime città italiane ad adottare un servizio urbano basato su linee filoviarie

Anni '60

Prima in Italia e seconda in Europa ad adottare l'Agente Unico e i sistemi automatici di emissione titoli di viaggio a bordo

Anni '80

Prima in Italia ad adottare un sistema di telerilevazione su tutta la rete e ad utilizzare le decorazioni pubblicitarie sugli autobus

Anni '90	Prima in Italia a ottenere la certificazione di qualità ISO-9001 (Premio Nazionale "Stella dei Trasporti")
Anno 2001	Prima in Italia ad introdurre il metano come carburante per l'intera flotta, dotandosi di impianto autonomo di compressione
Anno 2009	Tra i primi in Italia ad introdurre un sistema di bigliettazione elettronica (SBE) "contactless"
Anno 2013	Prima in Italia ad attivare un servizio di metropolitana leggera automatica senza conducente

## I mezzi pubblici a Brescia: 2015

---

---

<b>Convogli Metropolitana leggera</b>	18
<b>Autobus</b>	231
a metano	134
ibridi	6
con telerilevazione	226
con aria condizionata	170
con videosorveglianza	116
attrezzati per diversamente abili	194
<b>Parcheggi interscambio (n° posti)</b>	1.229
<b>Bicimia</b>	
postazioni	70
biciclette	672
<b>Automia</b>	
postazioni	6
vetture	6



---

---

# *Visioni “Panoramatiche”*

---

---

*Storia delle emozioni viaggiando in città*

**Marcello Zane**

Viaggiare nel territorio bresciano e in città è sempre stato questione di emozioni e trepidazioni, prima ancora che di mezzi di trasporto e tempi di percorrenza. L’oggetto di queste pagine è la proposizione di una breve storia di queste sensazioni, oscillanti fra meravigliosi stupori e costanti timori. Non una vera e propria tassonomia, solamente qualche spunto circa il variare delle emozioni che viaggiare in città ha offerto, a seconda degli anni e dei mezzi, ai cittadini bresciani.

Per secoli la maggiore mobilità dei cittadini è completamente affidata ai quadrupedi, trainanti una molteplicità di carrozze di varia foggia ed eleganza. Percorsi tutt’altro che agevoli. Come ricordava il diario di viaggio di Charles Bourney, steso nel XVIII secolo, bastava un temporale per rendere un’escursione una vera avventura:

*“Avvicinandoci a Brescia fummo colti da una pioggia violenta con tuoni e lampi, come non mi era mai accaduto di vedere. I cavalli delle carrozze tremavano con le criniere irte, sembravano inchiodati dalla paura e non si potevano smuovere né con la frusta né con la gentilezza... I nostri abiti, i libri, ect. erano rovinati dall’umidità e dalle cattive condizioni della strada e della carrozza che avevano quasi fatto a pezzi i nostri bauli”.*

Brescia è invasa dalle carrozze, dall'esigenza di una mobilità che assomiglia molto all'oggi, esigenza di sicurezza e rallentamenti del traffico compresi. Il podestà Francesco Vendramin il 25 luglio 1772, per assicurare l'ordine pubblico in occasione della fiera fuori Porta San Giovanni, ricordava il crescente andirivieni, i

*“gravi sconcerti, che di frequente succedono con pericolo della vita de' Sudditi, e con quelle altre funeste conseguenze, che l'esperienza ha purtroppo fatto conoscere per colpa de' Postiglioni, Vetturini, Cocchieri, Cavalcanti ed altri che in tale incontro nell'ora del maggior concorso della gente corrono a briglia sciolta, e battono la scuria, senza alcuna avvertenza, portando in tal modo confusioni, spezzamenti delli altrui legni e disgrazie a persone innocenti”.*

## Fra Otto e Novecento

---

---

Una prima concessione alla rinnovata emozione del viaggiare in città, rispetto al modello di calesse utilizzato, la fornisce Giuseppe Zanardelli, consapevole che presentarsi in carrozza è questione di stile. Lo aveva scritto ancora giovanissimo, raccontando dell'esposizione del 1857 e dell'arte di costruire cocchi e fiacre:

*“Tale arte esige buon gusto, fantasia, tatto sicuro nell’ideare le forme e tracciarne elegantemente, riccamente, bizzarramente se vuoi, ma non mai grottescamente i disegni; giacché molteplici, variate, impensate si comandan le fogge, colle quali vuol essere l’uomo condotto dagli obbedienti destrieri; onde talvolta signoreggia superbamente dall’alto l’umile folla che gli fa largo pedestre, talvolta le scivola al fianco mollemente assiso appena sopra il livello della via”.*

In realtà si vivono anche altre emozioni. Ne sa qualcosa Franz Kafka, in città per il Circuito aereo del 1909, che non nasconde rabbia e delusione quando

*“dal buco nero della stazione scendiamo; una carrozzella che si regge malamente sulle due ruote ci accoglie; il cocchiere è di ottimo umore; per vie quasi deserte arriviamo ... tra i ciclisti che si avventano contro la polvere a occhi chiusi, tra le carrozze sgangherate di tutta la provincia (le quali accettano i passeggeri fin che si vuole e per giunta, non si sa come, sono persino veloci)... A Brescia, una sera tardi, volevamo andare in una certa strada; un vetturino ci chiede tre lire, noi ne offriamo due. Il vetturino rinuncia alla corsa e per pura amicizia ci descrive la lontananza addirittura paurosa di quella via. Allora cominciano a vergognarci dell’offerta che avevamo fatto. Bene: facciamo tre lire! Montiamo, la carrozza fa tre svolte per brevi stradette ed eccoci alla meta ... Ci mettiamo d’accordo per una lira e cinquanta e il vetturino prosegue per quella via stretta nella quale non può voltare ed è non solo furibondo, ma anche, mi sembra, malinconico”.*

La seconda metà dell'Ottocento è, per Brescia, un periodo di fondamentale importanza della propria storia. L'unità nazionale e lo sviluppo economico-industriale determinano rapidissimi mutamenti nella forma urbana, nella crescita demografica, nell'evolversi delle abitudini quotidiane dei cittadini. Le crescenti esigenze e l'idea di un Municipio chiamato ad erogare moderni servizi per la mobilità inducono il sindaco di Brescia, Antonio Barbieri a stipulare il giorno 2 marzo 1881 un'articolata convenzione con la Compagnie Générale de Chemins de Fer Sécondaires di Bruxelles (nata da poco più di un anno), certo di aver concluso un buon affare per la comunità.

Nei patti stabiliti con la Società Belga (così i bresciani conosceranno l'azienda che li doterà di omnibus e tramway per oltre un ventennio), e il suo direttore, il compito Arnold Focquet, La Belga, oltre a promettere la costruzione di guidovie a cavalli, si dichiara fra l'altro interessata "a poter collegare fra di loro e colla stazione della ferrovia le linee di guidovia". Ha una certa fretta, in vista di possibili concorrenti interessati, avendo già acquistato nel gennaio del 1881 un ampio terreno a lato della ferrovia per ospitarvi la propria stazione.

Nascono su queste basi le attese della città e la montante polemica politica, che si intrecciano nei mesi successivi sulle colonne dei giornali e fra gli agitati scranni del Consiglio comunale. La novità genera perplessità ed entusiasmi nell'immaginare l'eliminazione delle barriere urbane e lo slargamento di viali e piazze, fra accese disquisizioni circa la bontà del vapore e la docilità del cavallo, animale lento o troppo veloce, mite o periglioso secondo convenienza. Finalmente, il giorno 6 luglio 1881 il Consiglio comunale approva definitivamente la realizzazione nell'idea che "all'andare lentissimo col vapore fosse da preferirsi il trotto di un cavallo". Brescia si allinea così ad altre esperienze urbane, anche se è in forte ritardo. Prime città a servirsene erano state Torino nel 1872, quindi Napoli e Milano nel 1876 e, infine, Roma nel 1877.

La prima corsa della "giardiniera" trainata da un solo animale, parte dal piazzale antistante la stazione ferroviaria alle ore 6,30 di un

fresco mattino: è il giorno 2 giugno 1882. L'attesa è grande, l'ironia immediata. Il periodico satirico cittadino "Il Farfarello" ci scherza su il giorno 13 giugno 1882, con un popolare componimento dialettale:

*Spetom on moment che ve 'l tram en cità / tiromes en banda, vardomel 'ndà / gnarei sté de lons, ma tiréf che de dré / zo, fomega 'l post che a momenti l'è che / ma sènt come 'l mugia, se i còr chei vagù / se i trota, se i vula chei bei caalù.*

*(Aspettiamo un momento che arriva il tram in città, tiriamoci in disparte, guardiamolo andare, ragazzi state lontani, tenetevi qui dietro, giù, facciamo posto che fra breve è qui, ma senti come rumoreggia, come corrono quei vagoni, come trottano, come volano quei bei cavalloni).*

Non mancano critiche e sarcasmi di una città perplessa circa l'utilità del nuovo mezzo e quasi indifferente al suo rumoroso passaggio. Come ricorda il quotidiano "Il Cittadino di Brescia" del 2 giugno 1882 - nell'occasione dell'avvio delle corse regolari - il tram avrebbe solleticato l'ironia dei bresciani per la sua "strabiliante" velocità:

*"La carrozza del tram impiegherà per ogni corsa venti minuti, tanto da piazza del Duomo alla Stazione, quanto dalla Stazione a piazza del Duomo. La direzione del tram permetterà ai passeggeri a piedi di compiere, come d'abitudine, la detta strada nel tempo di 10 minuti, nulla essendovi innovato a tale proposito".*

Il 4 novembre 1882 i giornali annunciano l'apertura della linea Corso del Teatro - Porta Venezia, mentre il 6 gennaio 1883 è la volta del tratto che da Corso Palestro raggiunge Porta San Giovanni. Si sprigionano nuove emozioni. Brescia, ricordano i giornali, è finalmente attraversata da est ad ovest dal tram:

*"Attivatasi anche la linea di Porta Milano, tutte le corse di ieri portavano i carrozzoni affollati di gente: era certo uno svago che cittadini e suburbani si prendevano per cacciare la noia della uggiosa giornata".*

Nugoli di ragazzini fanno crocchio alla svolta di Canton Stoppini,

ove a fatica il cavallo traina il pesante carrozzone, che i bresciani hanno già simpaticamente soprannominato “el lègn”. Ci si affolla anche in quelle vere e proprie curve da circuito che gli affaticati cavalli debbono assicurare ai pesanti mezzi al raggiungimento dei capolinea di Piazzale Garibaldi e Piazzale Arnaldo, con le vetture a girare non troppo lontano dai due monumenti omonimi.

Il servizio dell’omnibus diviene pure momento di orgoglio localistico. Per quanti giungono in città utilizzando la ferrovia, il tram a cavalli consente di raggiungere comodamente il centro guardandosi intorno e guadagnando spazi e luoghi in un’inedita, rapida successione. Lo rammenta una guida stesa da Gustavo Chiesi e pubblicata a Torino nel 1898. La città, dal tram, appare più bella ed appare inebriante lasciarsi dondolare mentre scorrono lentamente le facciate dei palazzi.

*“Entrando in città in tram, come ora generalmente avviene per la Porta della Stazione (già San Nazaro), alla quale conduce un viale alberato, fiancheggiato da aiuole verdeggianti, colpisce l’imbocco grandioso della città col corso Vittorio Emanuele e l’edificio della porta, costrutta o meglio rinnovata con gusto architettonico nel 1887, dal Tagliaferri. /.../ Il tram va svelto in Corso Vittorio Emanuele, il corso Palestro, il corso ricurvo del teatro, che è il centro virtuale della città, fiancheggiato da un lato da spaziosi porticati, sotto i quali trovansi i negozi più ricchi, i caffè più eleganti e trafficati della città”.*

Questa nuova linea a cavalli era stata inaugurata il 6 settembre 1885 alla presenza dell’on. Giuseppe Zanardelli e del Sindaco di Brescia Giuseppe Bonardi. Un’altra giornata festosa e ricca di emozioni. La carrozza ippotrainerata transita lungo una via imbandierata a festa e al suono della banda musicale. Brescia si “allarga” e gli spazi si dilatano, ma il tempo necessario a percorrerli si riduce notevolmente. Gli utenti sbuffano per i ritardi e le lentezze, e non di rado solidarizzano con loro conduttori e bigliettai. I conducenti municipali alimentano una nuova emozione: l’amicizia e la complicità di chi viaggia comodamente, di chi lavora sull’omnibus e con l’omnibus si

reca al lavoro. Questa la preziosa testimonianza:

*“Come guidatore di tram a cavalli su rotaie, dovevo restare seduto sulla “serpa” esposto a tutte le intemperie, sia d’estate che d’inverno. Nella brutta stagione i cavalli arrancavano con difficoltà e non era raro che venissero aiutati dagli stessi passeggeri ogni qualvolta si presentava una leggera salita con la carrozza superaffollata. I tram a cavalli avevano dimensioni piuttosto limitate: potevano offrire posto a 18 passeggeri soltanto. Per l’illuminazione delle vetture si provvedeva con lampade a petrolio. Allora si marciava ad una velocità di 5 km all’ora. Non poche volte ai capilinea qualcuno ci offriva un bicchiere di vino a patto di non pagare la corsa. Io e i cavalli ci alzavamo insieme alla cinque del mattino, il tram aveva le luci tenui, l’odore del ferro limato ... Brescia aveva allora l’aspetto d’un paese e se incrociavamo le carrozze, i cavalli alzavano la testa e nitrivano in segno di saluto”.*

Il tram genera speranze in periferia ed apprensione in centro. Nuovi sentimenti, attenzioni, perplessità. La convivenza con la città e le sue abitudini pare complicarsi sempre più. Sale l’inevitabile sequela di proteste per la lentezza del *“vagone tirato da un solo cavallo, /che/ non poteva resistere alla fatica”* come segnalato nell’agosto 1889 o, viceversa, la necessità di maggiore prudenza e minor velocità, come scriveva la municipalità alla direzione di linea nel 1894, chiedendo che *“la percorrenza specialmente del tratto del Corso Magenta venga eseguita al piccolo trotto”*.

La tipologia delle lamentele trova uno spettro sempre più ampio di ragioni. E’ la prefigurazione della lacerante modernità e della pluralità delle nuove emozioni o dei vecchi risentimenti che ognuno prova. Vi è chi teme una riduzione di lavoro, come il gestore dell’osteria con stallo fuori porta San Giovanni, innanzi alla sede del mercato bestiami di Campo Fiera: *“i soliti carrettieri con carichi voluminosi”*, scriveva allarmato nel 1885, *“che frequentano lo stallo saranno costretti di poggiarsi altrove a scanso di noie e pericoli che possono emergere dal passaggio del tram”*.

E non fanno difetto, inevitabili, le proteste dei vetturini privati, che

iniziano a intravedere nel tram il lievitare di una concorrenza sempre più marcata. Vi è pure chi si lamenta - come il sindaco Bonardi nel 1889 - circa l'assoluta necessità di migliorare i finimenti e la pulizia delle carrozze, nonché di portare a due i cavalli al traino di ogni linea. Protestano quanti debbono provvedere, come i residenti nello stretto Borgo Trento, affinché *“le imposte delle botteghe prospicienti la contrada si aprano verso l'interno e non abbiano a sporto, risalto o gradino fuori dalla linea del muro”*.

Molti chiedono, dopo che il regolamento per la fermata a richiesta in qualsiasi punto della linea non trova più applicazione, di spostare o ripristinare opportunità per nuove o più numerose possibilità di salita e discesa, magari intravedendo in autonome decisioni della società o dei conducenti - come si scriveva nel luglio 1885 - *“il cedere a persona influente che potrebbe agire per interessi privati”* più che *“per il comodo de passeggeri”*.

Ancora, permane la paura di incidenti, tanto che la Municipalità chiede alla direzione della Società Belga di far transitare nel caso di manifestazioni *“le carrozze in servizio interno alla città /solo se/ tolte le predelle ai fianchi per garantire l'incolumità pubblica”*, mentre la Polizia Municipale vieta il passaggio del tram lungo il Corso del Teatro durante gli affollati concerti serali della stagione estiva, poiché i cavalli potevano *“imbizzarrire e recalcitrare fra la compatta folla”*.

## Viaggiare con l'elettricità

---

---

Il primo tram elettrico attraverserà la città una prima volta nell'anno 1904. Nelle frenesie che attraversarono Brescia in vista della grande Esposizione di quell'anno, viene avanzata l'idea di collegare il centro città con il colle Cidneo, mediante una linea a trazione elettrica. Una tratta che dalla fermata di Corso del Teatro deve risalire via delle Spaderie (oggi via X Giornate), traversare piazza Loggia, conducendo in senso orario il periplo del palazzo municipale sino a Corsetto S. Agata, per poi immettersi in via San Faustino e inerpicarsi infine sulle rampe del Castello.

Una sorta di ottovolante ludico ma che, in realtà, diviene per la Brescia moderna il denso richiamo delle cose sconosciute, incrinando la certezza adamantina che riposava sul predominio dei calesse e degli omnibus a cavalli. In realtà non sono pochi che vedono nel tram elettrico una paccottiglia emozionale, somministrabile alla modica cifra di 10 centesimi, prima di considerarlo un nuovo mezzo della mobilità urbana.

La prima emozione da vincere è ora la paura del mezzo meccanico, dell'abbandono del mondo animale. Il regolamento d'uso della linea ne tiene conto. Si viaggia con le vetture dalla portata massima di 20 passeggeri seduti *“sui sedili longitudinali in legno traforato”*, lungo un percorso di lentezze e di scintille più che di velocità: come ricorda il regolamento di viaggio,

*“il percorso Corso Zanardelli Porta Trento dovrà effettuarsi alla velocità massima di 15 chilometri l'ora ed in un tempo non minore di sei minuti, compresi i rallentamenti a 6 chilometri l'ora delle curve agli imbocchi di via Spaderie e dietro il Palazzo comunale. In discesa nel tratto Castello – Porta Trento, la velocità massima non potrà superare i 12 chilometri/ora e quindi la durata di questa percorrenza non dovrà essere inferiore a minuti cinque”.*

Ma, soprattutto, la nuova modalità presenta quella che gli storici

della mobilità hanno definito la “visione panoramica” del viaggiare, propria dei primi spaesamenti del viaggiatore nel cogliere panorami in movimento, frammentati da finestrini come fotogrammi che si srotolano quasi fosse un cinematografo. Una sorpresa che emoziona, che fa sentire davvero moderni. Come scrive un giornale cittadino dell’epoca,

*“Le vetture sono prese d’assalto da frotte di cittadini, desiderosi di fare la deliziosa gita in Castello con quel nuovo sistema di trazione. Si può dire ormai che la passeggiata lassù è entrata nelle abitudini cittadine. Un nuovo panorama nel toccare la terza rampa: è tutta la immensa pianura che si perde nell’orizzonte padano. Non le abbiamo contemplate già tante volte queste vedute! Ma dal tram elettrico si presentano quasi in forma nuova, come quadri che si susseguono rapidamente in un grande caleidoscopio”.*

La cronaca dei quotidiani del primo viaggio su tram elettrico mai avvenuto in città parla per l’occasione *“di una gita che non può essere più deliziosa, dopo aver attraversata la città fra il via vai del pomeriggio festivo, guadagnando vittoriosamente la salita del Castello”.*

Un successo immediato, con la linea aperta al pubblico l’11 maggio e subito presa d’assalto, anche se solamente un paio di giorni dopo, uno sfortunato venerdì 13 maggio 1904, il primo deragliamento - *“scendendo per la seconda rampa del Castello presso la cinta del ronco Capretti”* - consiglia ancora maggiore prudenza e minore velocità.

Comodità e rapidità, vecchie abitudini e nuovi pericoli: si gioca qui il presente ed il futuro del tram elettrico, che mostra di impaurire parte della città tanto quanto aveva fatto un ventennio prima il tram a cavalli. Bastano infatti tre giorni affinché alcuni cittadini si lamentino e inducano la municipalità a chiedere alla Società esercente di *“spingere il tram alla minore velocità possibile”*, poiché, per *“evitare possibili disgrazie in una via tanto angusta e tanto frequentata dai cittadini che vi affluiscono dai moltissimi negozi”*, è necessario impedire che, come

sta accadendo, quel tram continuasse *“a correre sovente con velocità quasi vertiginosa”*.

L'incertezza più banale, l'incidente occasionale, scatenano la paura del futuro.

Il tram elettrico da la stura al rito consueto delle lagnanze verso la novità che avanza, anche se stavolta la dimensione è diversa. Moderna. Importanti settori economici, soprattutto quelli del commercio di lusso e della proprietà immobiliare delle strade del centro, si oppongono alla proliferazione di rotaie, considerate come un intralcio ai loro affari e causa di deprezzamento della loro proprietà. Gli ambienti artistici e culturali si schierano a favore di questi ultimi: nel groviglio dei fili sospesi per la trazione elettrica e nell'intrecciarsi di lucenti binari, essi vedono una profanazione e un oltraggio agli antichi monumenti, così deturpati e sottratti alla vista dei turisti. Solo i futuristi ne saranno entusiasti - Filippo Tommaso Marinetti è in città nel 1914 -, trovandovi il cuore della società dinamica.

## Fra le due guerre

---

---

Con la Grande guerra i bresciani vivono l'emozione di un inatteso, galante contatto ravvicinato. A obliterare biglietti ed a manovrare tram elettrici (nel 1915 sono in servizio 27 automotrici e 4 rimorchi) compaiono i dolci volti femminili delle "tramvierine", assunte per sostituire bigliettai e conducenti richiamati alle armi. A loro gli incuriositi viaggiatori chiedono - citiamo - *"requisiti di robustezza e calma", mentre vi è chi esprime "osservazioni in ordine alla convenienza di un simile ufficio alla natura femminile"* e chi borbotta come certamente *"l'ufficio di manovrare la vettura richiede robustezza e sangue freddo più facile a riscontrarsi in personale maschile"*.

La guerra semina timori ben maggiori e quella presenza viene accettata di buon grado, non senza malizia : *"benedette voi simpatiche tramvierine"*, scrive con scaltrezza il periodico "Il Tramvai" nel 1916, *"benedette le vostre simpatiche manine! Manovrando i docili ordigni rinnovere te il movimento cittadino"*.

Una frase scherzosa può ben valere in una città intrisa di paura anche dopo la disfatta di Caporetto: se nell'autunno del 1917 Cecco Beppe fosse giunto a Mompiano con le sue truppe ed avesse deciso di avvalersi della linea, così poco servita (e qui torna la perplessità verso il servizio), *"non troverà il tram elettrico che lo porti alla stazione ferroviaria"*, si scrive con pesante ironia, e la città avrebbe avuto ancora *"un paio d'ore di tempo per organizzare la difesa"*.

All'inizio degli anni Trenta del Novecento i bresciani possono scegliere fra sette diverse linee del tram, per uno sviluppo di oltre 23 chilometri: lo fanno in oltre 10 milioni (recuperando il livello di un decennio prima), con una media giornaliera di circa 27.500 passeggeri. Anche il tram contribuisce a disegnare il panorama visivo e sonoro della città, legandosi ai momenti particolari della propria

vita. Come narrato nel romanzo autobiografico “Chiari di luna” in cui Renzo Bresciani, rammemorando la propria adolescenza nel quartiere di Campo Fiera di quegli anni, scrive di amori e paure, di rumori e di tram sferraglianti:

*“Intorno non sento più niente: solo, ogni mezzora, il rumore di ferraglia del tram che passa poco lontano da casa e stride e scampanella fino a piazzale Garibaldi ... lì dove c'è più ombra e i tram sfiorano i marciapiedi che se vuoi puoi toccarli con la mano. Lungo via Milano c'è sempre il solito rumore di rotaie che si avvicina ogni dieci minuti, poi si allontana .... i rumori della strada sono aumentati. Tra un tram e l'altro sento cigolare i carri che battono con i cerchi di ferro sulle rotaie dello scambio. /.../ Durante il funerale in via Milano si è fermato, per un minuto, anche il tram. Dai finestrini qualcuno si è girato a guardare il corteo di gente senza giacca che procedeva lento nel mezzo della strada.”*

Per qualcuno il viaggio in filobus su rotaia è sempre emozionante simbolo di avventura; pare quasi di non essere in città. Il viaggio non è dei più comodi. Come ricorda un tranviere del tempo,

*“Su quella vecchia traballante vettura la polvere ribolliva provocando spasimi, accecamenti, convulsi di tosse. Dalla strada tutta cosparsa di sassi avvoltolati nella terra che una volta era stata battuta, la nuvola bianca penetrava attraverso le fessure, s'insinuava dai finestrini e dallo sconnesso pavimento, invadeva tutto il tram, si depositava sui sedili e sulle persone, si infilava nelle narici, riempiva occhi e orecchie /.../ poi c'erano i sobbalzi, i traballamenti, le scosse che si susseguivano senza posa e nelle curve, nelle brevi pendenze, ad ogni brusca ripresa pareva che dal profondo della carcassa uscisse una vocina: Basta, non ce la faccio più”.*

Proprio sul servizio filoviario si esercita anche la retorica del linguaggio del regime, che in collaborazione con la Reale Accademia d'Italia, riordina il vocabolario e propone scelte autarchiche *“contro l'uso di parole straniere, comprendendo anche le espressioni di carattere tecnico che ricorrono nella terminologia industriale”*, Tecnici e tranvieri useran-

no raramente il piccolo elenco appositamente realizzato. Una sorta di quotidiana resistenza, preferendo lemmi tecnici e stili dialettali. Non cambiano la parola Controller con quella di Controllore, Chassis per telaio, Truck per carrello, Retrievier per raccogli aste, Hanger per pendini, Slipper per traversina, Relais per relè, e il Trolley non sarà sostituito dal troppo lungo “Asta di presa”, mentre resterà anche il Leakalark invece della prescritta dizione di “indicatore d’isolamento”.

I primi studi per l’avvio del servizio di filobus su ruote prendono avvio a Brescia a partire dalla fine del 1935, in un vorticare di relazioni e prospetti pieni di promesse. La scelta è del resto assai coraggiosa, poiché le filovie su gomma in Italia costituiscono un’assoluta novità nell’impiego lungo le linee urbane. Il filobus è introdotto a Torino nel 1931 e a Milano nel 1933.

Le vetture filoviarie su gomma e a trazione elettrica, si distinguono da quelle tranviarie per essere, dunque, libere dal rigido vincolo del percorso su binari e perciò meno penalizzanti sul rapporto tra servizio, traffico (in costante aumento) e sede stradale. E’ così possibile, con tempestività, liberare Brescia dalla schiavitù dei binari - davvero molti cittadini vivono l’emozione della libertà dall’inciampo nei binari -, consentendo fra l’altro il rifacimento del manto stradale del centro storico: la prima filovia entrò in servizio lungo la linea Porta Milano - Ponte Mella alla fine del 1935.

## Verso la contemporaneità

---

---

Dopo le iniziali sperimentazioni, nel 1948 la prima linea tranviaria su rotaia Corso Zanardelli - S. Eufemia viene trasformata in filovia su gomma.

Ma la data ultima di circolazione di un tram è per Brescia l'anno 1950, quando viene mutata l'ultima linea superstite, Corso Zanardelli - Mompiano, in linea filoviaria. Restano i ricordi di una stagione ineguagliabile: come scrive nell'anno 1936 il poeta dialettale Santo Zubani,

*“El tram che va a Mompia, l'è ‘l tram pio bel de Bressa: l'è prope ‘na belessa el tram che va a Mompia / El tram che va a Mompia , l'è ‘l tram che va pio bé; de zént l'è sempre pié, el tram che va a Mompia/ .../ Col tram che va a Mompia se vet ‘l nos Castèl, che ‘l par amò pio bel col tram che va a Mompia”.*

*(Il tram che va a Mompiano è il tram più bello di Brescia: è proprio una bellezza il tram che va a Mompiano. Il tram che va a Mompiano è il tram che va meglio, è sempre affollato di gente, il tram che va a Mompiano. Col tram che va a Mompiano si vede il nostro Castello, che pare ancor più bello col tram che va a Mompiano).*

Precede di qualche anno la celebre canzone di Walter Braghini, “Bresa me bela città”, dove ancora una volta il tram è ricordato come sinonimo di semplicità, incontri amorosi, nostalgie senza fine. Sul filobus viaggiano nuove abitudini, vecchie necessità e professioni più disparate. Inedite sensazioni di eguaglianza, di cittadinanza. Come ricorda un conducente degli anni Cinquanta,

*“la gente che saliva sul filobus era di ogni ceto. Ricordo un noto chirurgo che andava ogni mattina all'Ospedale, un monsignore che stava ai Comboniani e si recava al Vescovado, e avvocati, ingegneri. In filobus si andava a fare la spesa settimanale. In filobus si andava a teatro, con il frac e il papillon, e all'uscita dopo l'opera c'erano le vetture in attesa. La domenica c'erano i cacciatori con i fucili che andavano a raggiungere i campi in periferia e più tardi intere famiglie*

*con i cestini da picnic. Il Brescia Calcio al gran completo andava ad allenarsi in filobus”.*

Ci si diverte anche a guardare un filobus di passaggio. Un’emozione propria offerta solamente dalla città. Quel che descrive lo scrittore francese Jean Giono nel settembre del 1951, è un filobus che contribuisce ancora a ravvivare una Brescia notturna e misteriosa:

*“La via nella quale cerchiamo un posto dove mangiare, e che all’inizio era una bella via grande, finisce in un budello stretto, scuro, dal quale sale, rasentando i muri, un filobus elettrico infiocchettato di lampeggianti rossi e verdi, e completamente vuoto, una specie di barattolo di sottaceti che vada a spasso”.*

Nel 1967 l’ultima linea filoviaria, la n. 1, cesserà il servizio e dal 4 agosto sarà riconvertita in autobus, il nuovo modo per i bresciani di muoversi in città in cui ognuno potrà nuovamente riporre le proprie speranze di velocità e puntualità.

Nelle stagioni dell’austerità, di quelle domeniche senz’automobile (fra il novembre del 1973 e il febbraio 1974) i bresciani mostrano di gradire, di vivere una nuova emozione. La libertà dall’automobile. Come annotava stupita la stampa, *“centocinquantamila passeggeri viaggiano sugli autobus cittadini in un solo giorno festivo: mai vista tanta gente, il doppio di quanto avviene in un normale giorno feriale: ciò dimostra la potenzialità degli autobus ... purché li si lasci muovere”.*

Nuovi colori, l’arancione come livrea, nuove informazioni, sino alle annotazioni elettroniche alle fermate di fine millennio, assenze di bigliettai, dal gettone all’abbonamento. Ma da lì inizia un’altra storia. E il metrobus senza manovratore a bordo produce nuove emozioni, in realtà affatto dissimili da quelle del secolo precedente.

---

---

*“La tranvia  
Brescia-Salò-Gargnano  
Brescia-Vobarno:  
la modernità tradita”*

---

---

Paolo Catterina

*In principio era la Tramvia*

Verso gli inizi degli anni '80 dell'800 la rete tranviaria bresciana si estese fino a raggiungere centri importanti della Provincia. Tra il 1881 e il 1887 fu realizzato il tronco Brescia - Gavardo - Vestone. Tra il 1887 e il 1900 la diramazione Salò Toscolano.



# Il Tramway

Era una opportunità economica e sociale importante ma la gestazione e i lavori non furono facili. I Comuni furono chiamati a contribuire per la realizzazione della nuova "GUIDOVIA" non senza grandi discussioni e contese.

La costruzione e gestione fu a cura della "Compagnie générale de chemins de fer secondaires, société anonyme belge" di Bruxelles.

I limiti di velocità della tramvia a vapore erano di 15-20 km /h.

Nel 1907 la compagnia belga cedette la linea alla Società Elettrica Bresciana (SEB) che ne avviò l'elettrificazione.

TRANVIE EXTRAURBANE GIA' INTERESSANTI LA PROVINCIA DI BRESCIA

L I N E E	Concessionaria e Sede Sociale	Tipo di traz.	Data di apertura all'esercizio		Data di sca- denza della concessione	Lunghezza reale di eser- cizio (tra gli assi delle stazioni estreme) km	Lunghezza di costruzio- ne (compre- si i tratti oltre gli assi stazioni estreme) km										
			del 1° tronco	dell'ultimo tronco o del- la linea com- pleta													
— Brescia - Gardone Valrompia - Tavernole sul Mella	Soc. Tranvie Elettriche Bresciane - Brescia	E	18-2-1882	1-4-1910 1-4-1921 <sup>1</sup>	1960	29,120	29,078										
— Brescia - Gussago			10-1-1907	15-8-1907				10,100	8,718 <sup>2</sup>								
— Brescia - Travagliato - Orzinuovi - Soncino			22-4-1881	6-2-1930 <sup>1</sup>						35,367	35,790						
— Brescia - Pavone Mella - Ostiano e diramazione: Pavone - Mella - Gambara			13-9-1914	17-12-1914								40,751	40,333 <sup>2</sup>				
— Brescia - Rezzato - Tormini - Salò - Gar- gnano			—	17-12-1914										8,900	9,000		
— Brescia - Rezzato - Tormini - Salò - Gar- gnano			15-6-1881	11-12-1922												53,430	53,980
— Tormini - Vobarno - Vestone - Idro			30-11-1881	1-8-1917													

La fitta rete tramviaria bresciana.

## Sul Tramway

Le manovre erano lente e complesse: nell'attraversamento dei paesi un manovratore precedeva a piedi il convoglio e avvisava dell'imminente passaggio agitando una bandiera. Di sera e con la nebbia le segnalazioni acustiche erano continue e incessanti.

La comodità non era una priorità... sulle panche di legno sobbalzi e brusche frenate erano la regola. Quando i posti erano esauriti il personale esponeva il cartello "ESAUrito" ed era vietato accedere alla carrozza. I viaggiatori potevano portare bagagli fino a 10 kg di peso. Erano previste carrozze e compartimenti di prima e seconda classe. Le tariffe erano calcolate in base a tratte di 3 km l'una. Il Regolamento era severissimo e le sanzioni colpivano numerose fattispecie.

<p><b>DEPUTAZIONE PROVINC. DI BRESCIA</b></p> <hr/> <p><b>AVVISO</b></p> <p>Il Consiglio Provinciale, in adunanza 22 scorso Marzo, sotto determinate condizioni che riguardano il concorso dei Comuni interessati e le tariffe da applicarsi dal Concessionario delle Tramvie, ha deliberato di costruire nuovo tronco di strada e di sistemarne altro dai Tormini e Salò, allo scopo di prolungare fino a quest'ultimo Comune la Tramvia che finora si esercita tra Brescia e Vobarno, e conseguentemente ha dichiarato provinciale il nuovo tronco da costruirsi dai Tormini al Cunetone di Vallene.</p> <p>Per effetto di tale dichiarazione venendo ad essere modificato l'elenco delle strade provinciali la Deputazione Provinciale, in osservanza all'art. 14 della Legge 20 Marzo 1865 sui Lavori Pubblici, col presente rende pubblica la precitata deliberazione consigliare per le eventuali osservazioni degli interessati, da prodursi entro un mese da questa data.</p> <p>Brescia, il 24 Maggio 1882.</p> <p>IL PREFETTO PRESIDENTE <b>ARABIA.</b></p>	 <p>TRANVIE ELETTRICHE BRESCIANE</p> <p>TESSERA DI RICONOSCIMENTO PER ABBONAMENTI</p> <p>CarC. Diene - Brescia - 1882 - 344</p>
---	---

## La linea elettrificata

---

---

A partire dal 1909 la linea tranviaria viene elettrificata dalla SEB usufruisce della ricca dotazione di energia elettrica proveniente dalle centrali valsabbine. E' un'innovazione rivoluzionaria che rende il tram più confortevole, più stabile e più pulito, illuminato e senza gli sgradevoli odori. I mezzi rotabili sono ammodernati e la qualità decisamente migliorata. Le carrozze sono più confortevoli, color grigio perla, con sedili imbottiti per i posti destinati ai turisti diretti sul Garda. Le scintille sprigionate dal "trolley" e dalla carrucola fissata sul tetto della motrice fanno del tram un elemento affascinante. Nel 1917 la SEB entra a far parte della Società Anonima generale di elettricità Edison che nel 1920 decide di separare il settore elettrico e tramviario costituendo la Società Tramvie Elettriche Bresciane (TEB) con un capitale sociale di 12 milioni.

## Durante la Prima Guerra: fino a Idro

---

---

Su richiesta dello Stato Maggiore del Regio Esercito, tra l'aprile e il giugno 1917 la SEB prolungò la tranvia fino ad Idro con trazione a vapore. Nello stesso tempo si approntarono studi e lavori per predisporre la posa dei binari fino a Ponte Caffaro. La conclusione della guerra sospese i progetti, lasciando a carico della Provincia diversi problemi, come il rimborso per le espropriazioni della Vestone - Idro e la prosecuzione dei lavori del Genio sulla Idro-Ponte Caffaro. Tutte le offerte del Ministero della Guerra all'amministrazione per risolvere questi due problemi, chiedendo in cambio l'obbligo della prosecuzione del tratto fino a Ponte Caffaro, non furono accettate, perché ritenute eccessivamente onerose per le finanze della Provincia. Nel 1924 la Regia Commissione Straordinaria, che amministrava la provincia di Brescia in quel periodo, rinunciò a qualsiasi

trattativa con le autorità militari. Di conseguenza la prosecuzione della linea tranviaria rimase sulla carta.



---

Idro, imbarcadero

## La fine della Tramvia

---

---

La crisi finanziaria e la situazione politica dei primi anni '30 nonché l'inizio di una certa concorrenza del trasporto su gomma e l'anomala questione della "DOPPIA LINEA" portarono alla soppressione della linea tranviaria Rezzato-Tormini.

Nel 1932 le vetture della tramvia vengono tolte dalla sede stradale e fatte circolare sulle rotaie ferroviarie della Rezzato-Vobarno. In questi anni la TEB, nel tentativo di migliorare il servizio acquista nuove elettromotrici a carrelli da 60 persone e due locomotori.

Nonostante gli sforzi, tuttavia, la società fu costretta nel 1934 a cessare l'esercizio sulla Salò-Gargnano lasciando il posto ad autocorse sostitutive con corriere Lancia a 32 posti.

Durante la Seconda Guerra Mondiale ciò che rimaneva della linea venne militarizzato subendo anche bombardamenti a partire dal 1944.



Passaggio del tram a Nuvolera

## La ferrovia Rezzato - Vobarno

---

---

La linea ferroviaria da Brescia, attraverso Rezzato verso Vobarno passando per lo snodo di Tormini di Roè Volciano con il collegamento tramviario verso Salo' è una linea oggi dismessa che fu in esercizio dal 1897 fino al 1968. Progettata dall'ing. Guliano Corniani è l'unica linea ferroviaria in concessione ad essere stata realizzata utilizzando interamente ed esclusivamente capitale privato. Il servizio sarà gestito da diverse società private e pubbliche, tra queste anche l'Amministrazione Provinciale di Brescia e le Ferrovie dello Stato. Fu definitivamente smantellata nel 1976 allo scadere della concessione.



## Una ferrovia tutta privata

---

---

La generale scadente offerta di trasporto merci verso la Vallesabbia spinse le principali industrie della bassa valle, capitanate dalla Ferriera Migliavacca di Vobarno, a promuovere la costruzione di una linea ferroviaria in collegamento con la ferrovia Milano-Venezia all'altezza di Rezzato. Il progetto dell'ing. Corniani del 1892 fu ap-

provato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. ma ad esso venne negato ogni sussidio. La ferrovia fu quindi realizzata dai privati: Società Anonima Ferrovia Rezzato-Vobarno-Valle Sabbia con azionariato composto da industrie locali e persino da Giuseppe Zanardelli. La concessione risale al 1896. La linea aprì il 17 maggio 1897 fino ai Tormini e giunse a Vobarno nel dicembre dello stesso anno. Si effettuavano quattro coppie di corse al giorno composte di convogli misti viaggiatori e merci. Per garantire i servizi venivano utilizzate tre locomotive che portavano i nomi di “Italia” “Caffaro” e “Valle Sabbia”.

## Il percorso

---

---

- Lunghezza della Rezzato-Vobarno. 25,992 km.
- Da Rezzato seguiva il Naviglio e toccava Virle Treponti, Mazzano, Nuvolera, Goglione Sopra
- Attraversava il Chiese su un ponte in ferro e giungeva a Gavardo. Toccato l'abitato di Bostone (da dove si staccava un tronco verso il Lanificio) giungeva a Villanuova dove un altro raccordo collegava il Cotonificio Ottolini.
- A Tormini vi erano due stazioni, Tormini Scalo e Tormini Chalet.
- Traversata sopra un ponte la strada per Cunettone seguiva ancora parallelamente al Chiese, toccava Roè e il Cotonificio Hefti.
- Un ponte in muratura e ferro presso Pompegnino giungeva alla stazione di Vobarno Paese. Dopo aver nuovamente passato il Chiese giungeva a Vobarno Ferriera terminale per la ferriera.





---

Il tram a Prevalle (Goglionone fino al 1928).



---

Il tram a Gavardo.

---

Nella pagina precedente il ponte in ferro sul Chiese.

## Gestioni travagliate

---

---

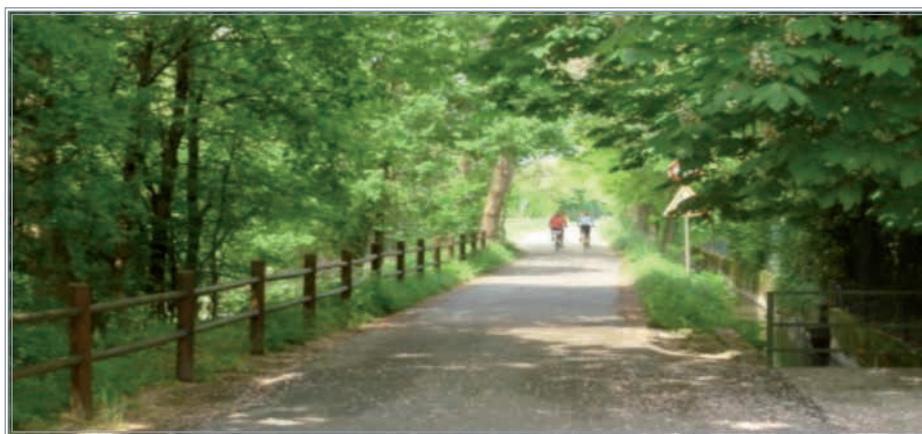
Nonostante i risultati economicamente validi la società fallisce nel 1901. Una nuova Società assume la gestione tra contenziosi e concorrenze. Nel 1907 la Provincia di Brescia procede al riscatto e nel 1910 la gestione della linea passa alla Provincia di Brescia. Nel 1920 Passa alla TEB Tramvie Elettriche Bresciane che vi instrada anche la linea tramviaria. Tra il 1929 e il 1931 la linea viene elettrificata e ammodernata.

## Il declino e la fine

---

---

Dopo la Seconda Guerra Mondiale il traffico merci e passeggeri non riuscirono a reggere la concorrenza del trasporto su gomma. Il 10 luglio 1954 cessò il traffico tranviario Brescia Salò mantenendo solo per poco tempo ancora un collegamento tra Virle e Prevalle. Poi fu solo traffico merci. Nel 1963 la gestione del traffico merci passa direttamente alla Falck Vobarno che ne fa uso fino al 1968. I binari furono smantellati a partire dal 1976 e il materiale ferroso ceduto all'asta dal demanio mentre parte del sedime fu acquisito dai comuni.



---

Una parte del percorso ospita oggi la ciclo-pedonale Rezzato-Salò – Valle Sabbia detta “Gavardina”.

## Una convivenza difficile con i carri e con gli incidenti

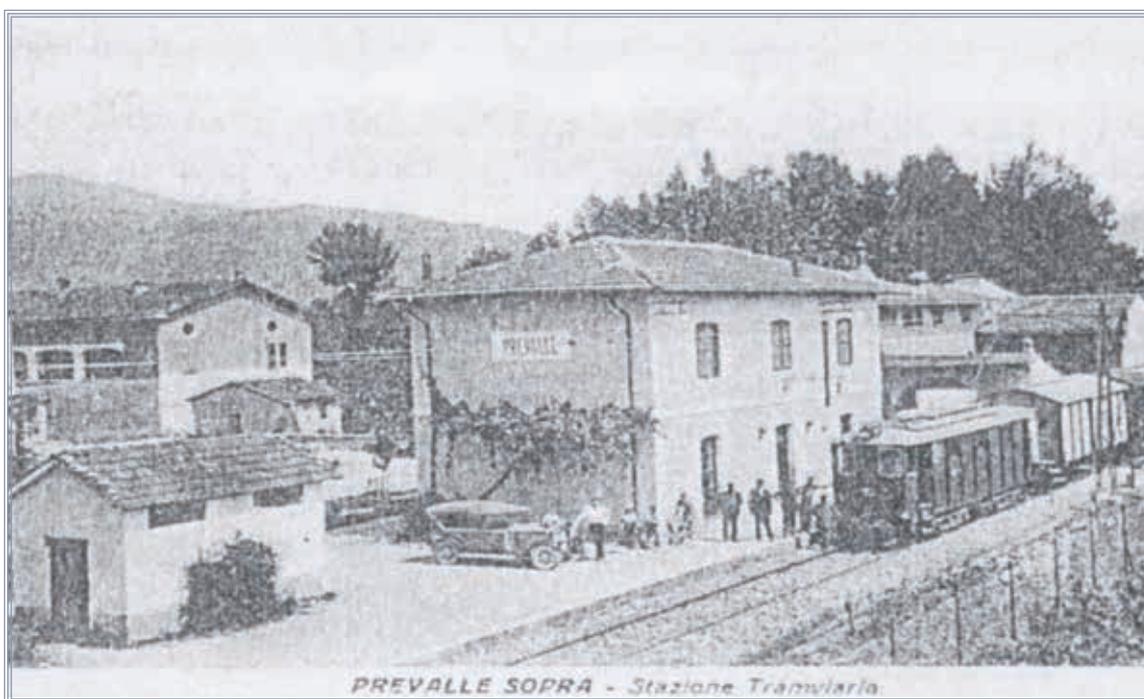
---

---



La commistione del traffico ferroviario su linee che intersecavano i paesi e la campagna avevano innumerevoli risvolti negativi. Episodi drammatici ed incidenti erano una consuetudine cui i rigidi regolamenti non riuscivano a porre rimedio.

Un carro tra i binari a Toscolano presso la stazione.



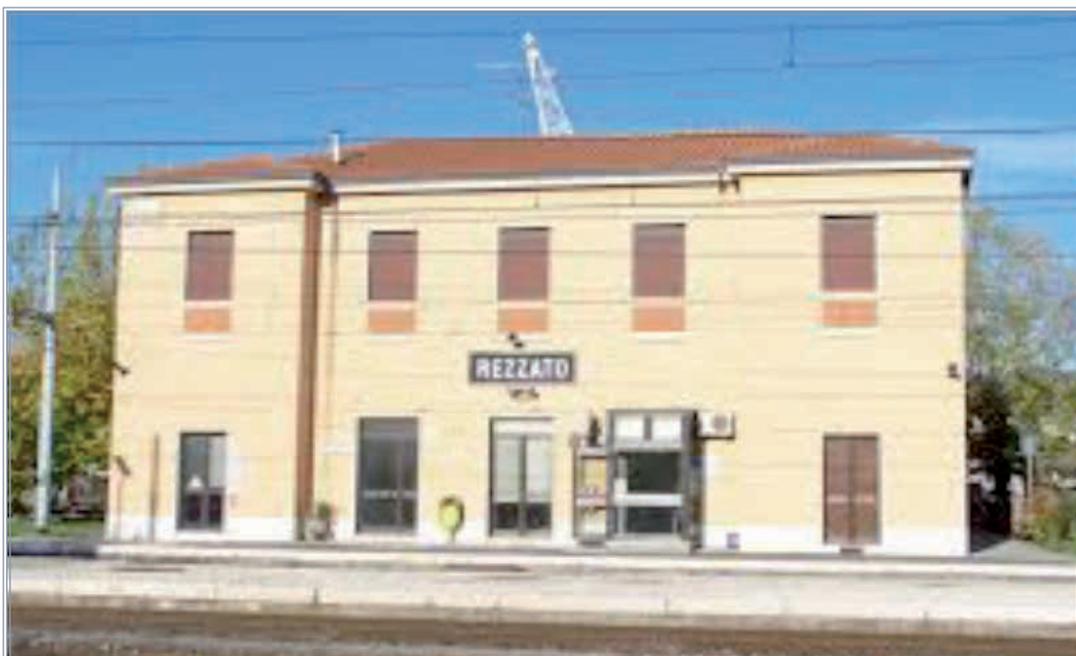
Prevalle Sopra: il tram, prima di arrivare in stazione, passa attraverso un cascinale tagliato a metà.

## L'architettura delle stazioni

---

---

I fabbricati per i viaggiatori di tutte le stazioni erano uguali: al pianterreno uffici, sale d'aspetto e magazzini, al primo piano, con locali distribuiti come al pianoterra, alloggiava il Capostazione.



Le stazioni di Vobarno (sopra) e di Rezzato (sotto).



---

La stazione di Gavardo.



---

La stazione di Roè Volciano.

# Nostalgia, disillusioni, sogni e sguardi verso presente e futuro



## *Bibliografia*

---

---

Ganzerla G., Binari sul Garda

**Dalla Ferdinandea al tram: tra cronaca e storia, 2004.**

Mafrici C.

**I binari promiscui - Nascita e sviluppo del sistema tramviario extraurbano in provincia di Brescia (1875-1930)**

in Quaderni di Sintesi, vol. 51, novembre 1997.

Bicchiera M.i.

**Le tranvie interurbane bresciane, in Mondo Ferroviario n. 22 febbraio 1988, pp. 4-9.**

Bicchierai M.

**Treni e tram lungo la Valle Sabbia, in Mondo Ferroviario n. 128, febbraio 1997, pp. 6-15.**

Bicchierai M., Mariani D.

**Brescia e le sue ferrovie, in "Mondo Ferroviario" n. 5 giugno/luglio 1986, pp.13-17.**

Ebranati M.

**Il Tram a Salò, 1988.**

De Santis A.

**Una tranvia di guerra, Vestone-Idro, in Italmodel Ferrovie n. 216, giugno 1978, pp. 450-461.**

Zane M., **Il baco e la rotaia, 1994**

Zane M.

**La rete tranviaria e ferroviaria gavardeese in "Volto Storico di Gavardo", 1988.**



---

---

# *La funivia della Maddalena*

---

---

*Un sogno infranto*

**Maria Paola Pasini**

*“La Maddalena a portata di mano”*<sup>1</sup>. Questo lo slogan coniato negli anni Cinquanta dal pittore-illustratore Aldo Coccoli<sup>2</sup> per la campagna pubblicitaria varata a sostegno della grande operazione che una Brescia sulla soglia del boom economico si accingeva ad affrontare: la valorizzazione della montagna di casa per il pubblico bresciano ma anche per i turisti provenienti dalle province vicine come Milano e Verona. Il Colle della Maddalena (confidenzialmente definita dai bresciani “La Maddalena”) si eleva a est di Brescia e raggiunge un altitudine di quasi 900 metri degradando poi verso la città con i pendii dei Ronchi e il Colle Cidneo fortificato dalla struttura del Castello. Sulla sommità della Maddalena si distende un altopiano di circa 400 ettari che occupa tutta la zona nord-orientale del territorio del Comune di Brescia al confine con il Comune di Botticino<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Maternini M. (1952), La funivia della Maddalena, in “Terra nostra”, n. 2, Brescia, pp. 47-48. Il simbolo della campagna pubblicitaria è il disegno di una mano che sostiene una cabina della funivia con la Maddalena sullo sfondo.

<sup>2</sup> Aldo Coccoli (1913-1958) studiò alla scuola di Brera, fu un originale creatore di manifesti e illustratore di varie pubblicazioni. Fu anche autore di nature morte che espose alla mostra dei giovani pittori del Sindacato Bresciano nel 1932.

<sup>3</sup> Robecchi F. (2006), Brescia tra Ricostruzione e Boom, Roccafranca (Bs), pp. 105-115.

Il progetto del secondo dopoguerra prevedeva la creazione di una zona turistica debitamente attrezzata a quartiere residenziale (con la costruzione di numerosi villini di vacanza) completa di strutture per l'ospitalità e collegata alla città con una moderna funivia allo scopo di raggiungere rapidamente la cima senza sforzo e in maniera rapida e panoramica. Intento dichiarato dai promotori era insomma quello di costruire una "Brunate bresciana" <sup>4</sup>.

Il progetto non andò in porto. Pochissimi i villini realizzati. La funivia venne costruita, messa in esercizio ma smantellata nel giro di pochi anni perché scarsamente frequentata sia dai bresciani che dai turisti. Nel 2012 la Società Funivie della Maddalena<sup>5</sup> è ancora in vita. tata sia dai bresciani che dai turisti. Nel 2012 la Società Funivie della Maddalena è ancora in vita. Di tanto in tanto si fa promotrice di una proposta di rilancio della struttura e dell'intero progetto di valorizzazione della montagna di casa<sup>6</sup>, ma senza risultati significativi. Fino ad oggi nulla di nuovo.

---

<sup>4</sup> Brunate è un paese in provincia di Como, noto soprattutto per la presenza di numerose ville in stile liberty e per la funicolare che la collega alla città di Como inaugurata nel 1894. Numerosi sono i punti panoramici e per questo Brunate è anche nota come il "balcone sulle Alpi".

<sup>5</sup> Fu costituita l'8 settembre 1952. Presidente Vincenzo Bettoni, vicepresidente Leonzio Foresti, consigliere delegato Matteo Maternini, consiglieri Bruno Berther, G. Battista Cavadini, Roberto Paterlini, Aldo Ravelli. Le informazioni sono tratte dall'archivio storico delle società per azioni italiane: <http://imitadb.unisi.it/ammi.asp?IdSoc=10764>.

<sup>6</sup> Nel 2010 il presidente Francesco Maternini ha presentato al Comune di Brescia una proposta per realizzare «un polo che sia punto di ritrovo non solo per lo sport ma anche per le attività di loisir e relax»: Maternini M. (2010), Istanza al Piano di governo del territorio (Pgt) del Comune di Brescia, documento di proprietà Maternini. Nel 2011 la Società Funivie della Maddalena rilancia il "Programma integrato di interventi": Società Funivie della Maddalena (2011), Appunti e considerazioni, documento di proprietà Maternini.

## La relazione

---

---

### *La valorizzazione della Maddalena*

Il contributo intende focalizzare l'attenzione sul progetto - avviato nel secondo dopoguerra - di valorizzazione in chiave turistica della montagna che si innalza alle porte della città di Brescia.

- Collaborazione tra pubblico e privato
- Investimenti di privati
- Realizzazione di infrastrutture e servizi (strada, acquedotto funivia)

### Il fallimento del progetto

---

---

- Questioni di carattere politico
- Collaborazione pubblico-privato
- Cambiamento della sensibilità turistica
- Un possibile futuro?



*La guerra è finita!*



*Un ambiente rurale*



*La nuova strada*



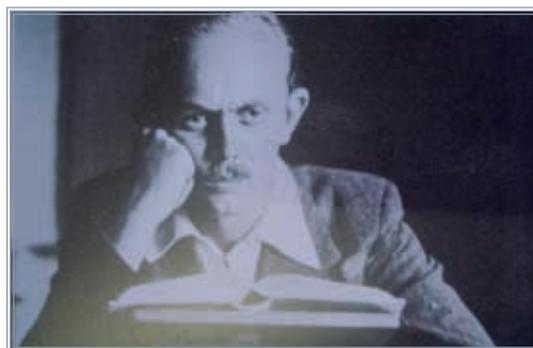
*La funivia*



*La funivia*



*Panorama (Maddalena)*



*Il Sindaco  
Bruno Boni*

---

---

# *La funivia della Maddalena*

---

---

**Francesco Rusconi Giribardi**

In quegli anni il trasporto pubblico viveva un periodo difficile. la motorizzazione di massa, una sbrigativa e miope politica dei rami secchi, la volontà di dismettere antiche “rotaie elettriche” a favore dell’asfalto avevano portato velocemente fuori moda uno sterminato elenco di tramvie, ferrovie locali, funicolari ed originali sistemi di trasporto considerati obsoleti forse perchè silenziosi e non inquinanti. purtroppo anche brescia fu vittima di questo momento storico... era il 10 settembre del 1969 .... un caldo pomeriggio di fine estate. in maddalena un abile macchinista (Pietro Cenedella) si appresta per l’ultima volta a far girare il potente argano che muove le lunghe funi dalla bornata. le cabine argento volano sui pendii dei Ronchi, il panorama è mozzafiato: dalla Pianura Padana fino agli Appennini, il Garda e Verona, il Monte Rosa verso Milano... il verde dei castagni scorre magicamente sotto, un leggero sobbalzo al passaggio sul pilone, un saluto alla vettura che scende, l’incomparabile vista di Brescia dall’ alto, quasi una cartolina.

Così la funivia compiva il suo ultimo viaggio e tanti fedeli bresciani erano accorsi a salutarla dopo 15 anni di onorato servizio. “corse a prezzi popolari “annunciò la società degli impianti ai cittadini ,” 200 lire per una andata e ritorno”.

L’impianto aveva lasciato da qualche anno il posto alla nuova strada che saliva da San Gottardo. inevitabile fu quindi una diminuzione del traffico. la stazione era poi considerata spesso fuori mano

e la possibilità di salire in macchina era un'alternativa sempre più alla portata di tutti. L'aspettativa principale legata alla funivia fu quella di alimentare un traffico tale da servire una città-giardino sul colle, la cui realizzazione incontrò sempre non poche difficoltà. ma a distanza di quarant'anni si può dire che grazie ad essa tanti giovani ed anziani avevano sperimentato per la prima volta un viaggio aereo destinato ad una sana passeggiata fuori porta immersa nel verde della montagna di casa.

Per tutto il dopoguerra la funivia ha rappresentato un'invidiabile attrazione turistica: basti pensare che in quegli anni solo le più rinomate stazioni d'alta montagna potevano fregiarsi di un'installazione simile. a titolo di aneddoto è interessante ricordare che in Maddalena per alcuni anni si poté anche sciare! venne infatti installato un piccolo skilift di fronte alle cavrelle di cui oggi sono veramente in pochi ad avere memoria.

Sviluppata su di una lunghezza di poco meno di 2 chilometri e mezzo per un dislivello di 650 metri la funivia bresciana fu senza dubbio tra i più moderni e grandi impianti d'Italia. tecnicamente era una classica funivia bifune (fune portante e fune traente distinte) a va e vieni. le due vetture dal caratteristico color argento potevano ospitare 33 persone ciascuna (di cui 4 all'occasione sedute su degli strapuntini laterali). La velocità era la massima in Italia all'epoca: 7,5 metri al secondo che veniva ridotta normalmente a 4 quando il carrello passava sui piloni. il tragitto iniziava con un lunga campata di quasi un chilometro fino al primo pilone (visibile dalla città per la sua eccezionale altezza di 50 metri) quindi si raggiungeva il secondo poco sopra la cascina "Il Borno". l'ultimo tratto prima dell'arrivo, quasi in piano, era il più spettacolare con le cabine sospese ad una notevole altezza sopra la Val Carobbio. le dotazioni di sicurezza erano al top della tecnologia di quegli anni. In caso di guasto i passeggeri fermi in linea potevano trasbordare su delle vetturette di soccorso ed essere così riportati agevolmente in stazione. a valle vi erano i contrappesi delle funi e a monte l'argano motore. il tragitto veniva coperto in 7 minuti primi. aggiungendo poi i 12 minuti di

filobus dal centro, nel giro di 20 minuti si era già in Maddalena da Piazza Loggia.

L'idea di un impianto per il collegamento rapido con la Maddalena risale ai primi anni '50. L'inizio dei lavori avvenne nel luglio del '54 e il viaggio inaugurale fu dell'agosto del '55. Promotore dell'iniziativa e direttore tecnico dell'impianto fu l'illustre professor Matteo Maternini, tra i più noti esperti italiani in ingegneria dei trasporti. La costruzione venne affidata alla Ceretti & Tanfani di Milano, storico marchio che ha firmato arditi impianti come quelli della Marmolada, del Gran Sasso d'Italia, di Madonna di Campiglio e di Cortina.

In previsione di una futura urbanizzazione del colle, la Società della Funivia provvide anche a fornire la Maddalena di un acquedotto dimensionato per un'utenza di 5.000 abitanti, oltre che alla sistemazione delle strade in quota e della salita da Muratello di Nave. In effetti in Maddalena non mancò proprio nulla per l'accoglienza di eventuali strutture ricettive, di centri ricreativi o sportivi. nei primi anni di funzionamento si rivelò peraltro un investimento azzeccato superando la soglia del milione di passeggeri trasportati già dopo 8 anni di funzionamento.

Nei primi anni '70, benchè chiusa al servizio pubblico, il destino della funivia fu "didattico": venne mantenuta in attività come impianto-scuola per l'aggiornamento tecnico degli addetti agli impianti a fune. E' stato interessante constatare personalmente che molti macchinisti e tecnici di importanti funivie sulle Alpi ricordano piacevolmente Brescia per aver imparato nella nostra città il loro mestiere. Va ricordato infatti che la società funivie non volle provvedere subito allo smantellamento dell'impianto nella speranza di tempi migliori e di un riesame della situazione Maddalena da parte dell'autorità pubblica.

Nella primavera del 1975 in occasione della tappa sulla Maddalena del Giro d'Italia l'impianto trasportò eccezionalmente in città alcuni spettatori rimasti sul colle. il passare del tempo e l'inutilizzo portarono purtroppo ad un deterioramento dell'impianto fino a quando nell'estate del 1986 si rese inevitabile lo smantellamento: si appron-

tarono tutti i ponteggi sotto le pesanti funi d'acciaio e si procedette al loro taglio in più sezioni, i piloni vennero abbattuti e tutto ciò che si poteva recuperare fu mandato in fonderia.

Un epilogo triste per quelle belle cabine, ai tempi futuristiche, che ogni bresciano di allora ha accompagnato almeno una volta con l'indice nel cielo della Maddalena.

---

---

# *La ferrovia Brescia-Iseo-Edoia*

---

---

**Mauro Pennacchio**

La costruzione di una ferrovia è, ad un tempo, in particolar modo nel periodo pionieristico del “moto ferroviario” che si sviluppa in Europa nel XIX secolo, lo stabilirsi di connessioni e lo sciogliersi, o perlomeno l'affievolirsi, di contiguità che vigevano spesso da secoli. L'era ferroviaria non a caso si sviluppa a ridosso della prima rivoluzione industriale, in Inghilterra: ne è effetto e nel contempo esercita anche una essenziale retroazione che dà forza e continuità allo sviluppo della economia capitalistica.

La ferrovia come espressione della meccanica viabilità, più che la tramvia, segna una rottura paradigmatica. Con la viabilità basata sull'energia artificiale si rompe per sempre l'unità di spazio e tempo che vigeva dai primordi dell'umanità. Ora lo spazio non è più in funzione di un tempo scandito da gli spostamenti degli uomini e dagli animali. L'incremento tecnologico domina lo spazio e contrae il tempo. Ciò costituisce una vera e propria rivoluzione culturale.

Nell'ambito di uno spaesamento di fronte alle prospettive di decostruzione di antichi assetti sociali e economici, è dato cogliere un disagio che si manifestò in modo abbastanza vistoso nella presa di posizione ospitata sulle colonne de “Il cittadino di Brescia” (29-31 gennaio 1881). La prospettiva ferroviaria veniva rifiutata. Essa era individuata quale causa della distruzione di tutta una struttura eco-

nomica e sociale fatta di piccola e media manifattura, di commerci nel raggio breve delle contrade e delle cittadine vicine. Così il documento: “è un fatto constatato dalle più grossolane statistiche che le ferrovie hanno spostato il centro dell’attività commerciale di intere (sic) provincie affatto rovinando il piccolo commercio e spegnendo in alcune città di media importanza quel movimento che nel passato le avea rese assai floride: e tra queste è Brescia”. Il trasporto ferroviario creava connessioni tra i grandi centri industriali, fissando in tal modo delle gerarchie che espropriavano le economie locali della loro vitalità.

La soluzione consisteva nella tramvia. La presa di posizione si colloca nel contesto dell’acceso dibattito che si era creato attorno a quella che certa pubblicistica cattolica definiva la “ferrovia puntiglio” di Giuseppe Zanardelli - la Brescia-Iseo, che sarà realizzata nel 1885. Si predisponesse dunque un progetto di raccordo tramviario tra la città e Iseo. Il tramvai, date le strutture non invasive di cui bisognava, era in grado di servire allo sviluppo economico, senza mutarne il segno e soprattutto senza aprire la porta a deprecabili squilibri economici e sociali.

Sappiamo come la cosa andò a finire. A prescindere dall’eco della preoccupazione espressa dalla coeva cultura moderata nei confronti del capitalismo e della commercial society che circola tra le righe del “Cittadino”, la vicenda si segnala per l’impronta zanardelliana di tutta la storia del moto ferroviario bresciano negli ultimi tre decenni del secolo XIX.

Già nel suo scritto giovanile, Sulla esposizione Bresciana del 1857, lo Zanardelli esprime il nucleo di pensiero che resterà costante nella teoria e nella prassi della sua politica ferroviaria in ambito locale. Se la prendeva con i “fisiocratici senza saperlo”, la cui mente non riusciva a pensare scenari nuovi, necessitati peraltro da esigenze di sopravvivenza nelle moderna temperie industriale, coloro che

avevano paura della “fuliggine delle Officine”. L’industria era infatti l’unica via in grado di evitare la decadenza di Brescia con la sua provincia; solo lo sviluppo industriale sarebbe stato in grado di far rivivere in termini moderni “la vivacità ch’era suo vanto”. Il moto ferroviario avrebbe allontanato il rischio di declino del Bresciano. Spesso si è rappresentato il dibattito sul tema ferroviario nella nostra provincia come un campo nettamente separato: da una parte i fautori zanardelliani del treno e dall’altra i cattolici, fans del tramvai. Si tratta di una visione molto prossima allo slogan, in gran parte destituita di consistenza.

Giuseppe Tovini, uno dei massimi esponenti del cattolicesimo politico bresciano, aveva usato parole ben diverse rispetto a quelle del “Cittadino” del 1881. In due scritti comparsi su “La sentinella bresciana” il 17 e il 18 ottobre 1872. In essi diceva, tra l’altro, “nessuno vorrà [...] mettere in dubbio i vantaggi di una ferrovia. Come le strade ordinarie sono necessarie per dar vita al commercio ed all’industria così le strade ferrate sono utilissime a svilupparli ed ingrandirli [...]. E per persuadersene basta dare uno sguardo a tutte le nazioni incivilite. Ivi le reti ferroviarie sono estesissime, i governi fanno ingenti sacrifici per la loro costruzione [...].

Non si può quindi dubitare che immensamente utile sarebbe la costruzione di una ferrovia anche pella Valcamonica”. Ci troviamo di fronte ad un atteggiamento duttile, attento alle opportunità di finanziamento, in cui non v’è traccia di preclusioni ideologiche.

Accanto alla opzione decisamente ferroviaria, si coglie un altro aspetto centrale nell’azione zanardelliana in tema di trasporti; ovvero la centralità di Brescia città. In riferimento alla futura linea Brescia-Iseo-Edolo, che sarà completata nel 1909, Zanardelli in più occasioni espresse la sua radicale opposizione a soluzioni ferroviarie che togliessero a Brescia la possibilità di divenire, oltre che centro amministrativo e burocratico, punto di riferimento dell’intera eco-

nomia provinciale. Non pare un caso che il politico bresciano tenesse un discorso in tal senso nell'assemblea del Consiglio provinciale nel 1885, l'anno che vide la realizzazione della ferrovia Brescia-Iseo: "la città di Brescia, centro naturale e cospicuo di una importantissima Provincia, ha un vitale interesse che in lei convengano tutti gli affari dei singoli circondari, e che nel suo recinto si compiano tutti gli scambi dei diversi prodotti e si operi la loro distribuzione nelle diverse direzioni alle quali sono destinate.

La città di Brescia deve adoperarsi perché non le sfugga il commercio delle rive del lago d'Iseo e della Val Camonica". Si trattava di usare la ferrovia per agganciare alle sorti economiche bresciane una terra come la Val Camonica che le vicende storiche avevano allontanato dal capoluogo.

Il resto della storia della ferrovia che unirà il capoluogo alla testata settentrionale della valle dell'Oglio - lunga e travagliata, ma estremamente interessante per il livello del dibattito politico, mai più raggiunto in seguito - si snoderà entro queste coordinate zanardelliane. Anche in una rapida rassegna ci si può rendere conto di tale stato di cose.

## Iseo-Coccaglio o Brescia-Iseo?

---

---

Nel 1872 il più noto rappresentante del milieu zanardelliano di Iseo, Gabriele Rosa si era fatto promotore di un comitato, cui avevano aderito moltissimi comuni. Il sodalizio riteneva sufficiente il collegamento tramviario tra la cittadina sebina e la città e avanzava l'opzione di un collegamento ferroviario tra Iseo e Coccaglio.

La prospettiva divisata era quella dell'inserimento di queste plaghe nella grande area che andava dal Tonale alla pianura del cremonese. Le economie locali avrebbero avuto quale punto di riferimento la valle del Po, importante per l'approvvigionamento delle derrate alimentari e dei prodotti agricoli, e le grandi città industriali.

Ciò era reso possibile da un tracciato ferroviario che confluisse sulla Milano-Venezia. La prospettiva fu decisamente rifiutata nel giro di pochi mesi, meglio giorni, dalla presa di posizione comune della Deputazione provinciale e della municipalità di Brescia. In quel frangente Giuseppe Tovini si adeguò e fece comprendere ai comuni di valle, che avevano aderito alla opzione della Iseo-Coccaglio, che non era realistica alcuna insistenza.

Il collegamento fu in seguito realizzato nel 1911. Tra le altre motivazioni risalta la prospettiva di un futuro conflitto bellico. Da un lato era di importanza vitale il collegamento della ferrovia camuna con la grade direttrice ferroviaria Genova-Milano-Venezia; d'altro canto l'armamento leggero della Brescia-Iseo non permetteva la continuità del trasporto di materiale bellico.

## La linea di Lovere

---

---

Nel 1883 la municipalità di Lovere licenziò un documento in cui rivendicava la brescianità del centro cittadino dell'alto lago. Su questa base si avanzava una proposta per la linea ferroviaria che sarebbe giunta a Edolo. Da Iseo i collegamenti con i centri rivieraschi bresciani e con Lovere sarebbero stati assicurati dalla loverese Società di navigazione.

Da Lovere sarebbe partita la linea ferroviaria, che avrebbe sfruttato la strada Nazionale n. 17 che sarebbe giunta a Breno e a Edolo, seguendo un tracciato in gran parte sulla destra orografica dell'Oglio. Il primo effetto fu la furibonda opposizione di Pisogne. Il 21 aprile 1884 il Consiglio provinciale bocciò la proposta, nonostante l'autorevole sostegno alla opzione loverese da parte di alcuni corpi territoriali e del conte Ludovico Bettoni Cazzago che pubblicò anche un suo scritto dal titolo Battelli-treno sul lago d'Iseo (Brescia 1884).

La ferrovia camuna fu completata nel 1909, dopo quasi un decennio in cui la valle divenne un grande cantiere che accolse manodopera più o meno qualificata proveniente da tutto il nord del paese; fu in quel torno d'anni che la Valle Camonica vide modificarsi il paesaggio umano non solo in seguito all'edificazione della struttura ferroviaria, ma anche per l'edificazione delle prime centrali idroelettriche.

Si erano succedute varie proposte, necessitate anche dalla scarsità dei finanziamenti che lo stato metteva a disposizione; era accaduto anche che i fronti politici si fossero frazionati in ragione di interessi legati alla fruizione dei benefici che la ferrovia avrebbe portato. Alla fine, la ferrovia della valle dell'Oglio realizzò uno degli aspetti non certo secondari della politica di Giuseppe Zanardelli, intesa alla costruzione di uno spazio economico provinciale.

---

---

# *Memoria, Archivio e Trasporto*

---

---

**Franco Ragni**

“Memoria”: è qui applicata a un aspetto fondamentale del processo di modernizzazione della città, e di evoluzione dell’assetto urbano; “Archivio”: è il serbatoio cui si è attinto per la documentazione che testimonia tale processo; “Trasporto”: trasporto pubblico nel caso specifico, oggetto di “questa” memoria e della relativa ricerca d’archivio, e depositario di un fascino del tutto particolare nella sua rappresentazione storica. Nessun altro, infatti, dei servizi pubblici è stato così illustrato nel tempo, riuscendo ad esprimere visivamente e in modo tanto plastico le modificazioni intervenute sul territorio e sull’ambiente, cittadino in particolare.

Fascino, si è detto, come solo emanano queste vecchie immagini di una Brescia a volte riconoscibile, altre volte no, che certamente non esiste più, ma si vorrebbe aver conosciuto. L’esito complessivo di “In carrozza!” - mostra giocata su questi elementi - può divenire così fattore di nostalgia per le generazioni più anziane tentate del pensare (inevitabilmente, ma quasi sempre indebitamente ...) a “come si stava meglio quando si stava peggio”. Quanto alle generazioni giovani tuttavia, può certamente suscitare curiosità la visione del territorio, della città dei padri e dei nonni, e la percezione plastica della trasformazione subita dagli ambienti e dai panorami abituali.

Chi scrive ha conosciuto l'opportunità di frequentare (in modo non professionale, ma comunque da "curioso", attento alle esigenze della conservazione delle memorie) il mondo degli archivi, soprattutto quelli inerenti le attività della "vecchia" ASM.

Orbene: una delle prime impressioni fu quella di una relativa ricchezza - significativa per qualità, soprattutto - dei depositi iconografici fino circa agli anni Settanta (del secolo scorso, ovviamente), rispetto alla sostanziale povertà riscontrata per gli anni successivi. Esempio limitato, questo, e tale da non indurre a generalizzazioni, ma che può suggerire qualche considerazione legata non solo al mondo del trasporto pubblico - quello che qui ci riguarda da vicino - ma anche a quello più vasto delle attività documentabili attraverso tecniche fotografiche, oggi peraltro assurte a livelli straordinari sia dal punto di vista tecnico che da quello della vasta accessibilità, e perciò della potenziale diffusione.

Si direbbe che finché l'utilizzo dello strumento fotografico era relativamente costoso e poco diffuso, la documentazione relativa ai processi aziendali e alle realizzazioni di amministrazioni pubbliche ed enti privati era considerata "preziosa" e affidata a studi professionali attrezzati e fortemente vincolati alla qualità del prodotto fornito, anche in forza della concorrenza esistente nel settore, tra gli studi operanti sul mercato. Quantitativamente, perciò, la produzione era ridotta (valutata con occhi odierni), ma fortemente rappresentativa e sempre di alta qualità.

Altra fonte di documentazione puntuale dell'evoluzione del territorio era la produzione di cartoline illustrate, oggi quasi scomparse ma un tempo diffusissime e di uso comune presso tutte le classi sociali. Significativo è notare come la presenza dei mezzi di trasporto pubblici (soprattutto "a filo" come tram e filobus) fosse un elemento di corredo quasi irrinunciabile.

Si trova oggi nel mondo delle vecchie cartoline, infatti, la più com-

pleta ed efficace testimonianza delle trasformazioni urbanistiche e, non a caso, di quel “mondo” il mezzo di trasporto pubblico e collettivo costituiva un elemento tutt’altro che marginale, per come trasmetteva sensazioni di modernità oltre che di una sorta di vivacità urbana.

La “modernità” ha poi preso strade più avanzate e forse meno fasciose e non a caso la mostra “In carrozza!” ha interrotto la sua analisi temporale con il primo avvento dell’autobus in sostituzione al servizio su filobus, a cavallo tra anni Sessanta e anni Settanta. In parte ciò è comprensibile anche alla luce della percezione dell’utenza media – per lo più anziana – che per motivi anagrafici limita la sua attrazione agli eventi e alle situazioni di almeno mezzo secolo prima.

Tutto vero, e ne conseguirebbe perciò che fra mezzo secolo le generazioni oggi giovani possano sentirsi attratte dal fascino della città oggi per noi attuale. Può darsi, ma forse è lecito qualche dubbio: le modifiche nella way of life cui ci ha abituato la modernità attuale non passano attraverso il “macro” delle trasformazioni urbanistiche o del look (e delle prestazioni) dei mezzi di trasporto pubblici o privati, bensì attraverso il “micro” di cellulari e smartphone, chiavette USB, apparecchi televisivi ultrapiatti, tecniche digitali, GPS, ecc.

Benissimo: tutto documentabile (e documentato infatti), ma avrà lo stesso fascino nell’ipotetica mostra del 2065? E gli autobus del 1990, nel confronto con quelli del 2040, susciteranno nei futuri anziani con discendenza al seguito (ancora più ridotta di quella, già scarsa, odierna) la stessa nostalgica curiosità?

Non solo: si troveranno con la stessa facilità archivi iconografici compiacenti e di elevata qualità? E’ lecito qualche dubbio: non si è mai fotografato tanto come negli ultimi decenni, tanto più con l’avvento degli strumenti digitali; si tratta di una quantità enorme di

scatti ma, si direbbe, estremamente volatili. Come dire che la quantità ha il potere di uccidere lo stimolo per la conservazione...

Esistono ancora, in ambito manifatturiero o amministrativo, committenze per serie fotografiche, documentarie, implicitamente finalizzate all'archiviazione? Sembrerebbe di no, e la cosa appare (se le cose stessero in effetti così) paradossale, a fronte della sterminata quantità di immagini, fisse e in movimento, oggi prodotte da chiunque e a qualsiasi livello.

E' vero peraltro che sono anche cambiate le condizioni generali del contesto: senza nulla togliere a quelle più recenti, le vecchie trasformazioni urbanistiche vissute dalle città (e non solo) nel secolo compreso tra gli anni Ottanta dell'Ottocento e gli omonimi del Novecento, hanno conosciuto infatti avventure esistenziali formidabili come le "bonifiche" dei centri storici o il dilagare della città in periferie urbane da sempre rurali; e in questo processo il trasporto nelle sue varie forme - quello urbano collettivo soprattutto - ha avuto ruoli da protagonista nel "tenere la scena", scena documentata con sistematicità e passione.

Certamente l'ipotetica mostra del 2065, relativa alle trasformazioni del territorio e dei relativi sistemi di trasporto fino ai giorni attuali, riscuoterà altrettanta curiosità e sarà debitamente documentata. L'apparente pessimismo di questo breve scritto circa la conservazione di archivi iconografici sistematici, potrebbe perciò essere fuori posto; ma forse qualche attenzione in più nei confronti di un'attualità che si trasforma continuamente in passato, non guasterebbe.

## *Note sugli Autori*

---

---

**Federico Manzoni** - Ha 33 anni, sposato con Elena e papà di Arianna e Ilaria, vive a Mompiano. Diplomato al liceo classico Arnaldo e laureato in Giurisprudenza all'Università di Brescia, ha conseguito il titolo di avvocato e il dottorato di ricerca in Diritto Pubblico. Dopo aver svolto esperienze professionali a Brescia presso l'Avvocatura dello Stato e l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale, è funzionario giuridico presso la Regione Lombardia ed è cultore di diritto amministrativo presso l'Università di Brescia. Cresciuto nello scautismo, presso l'Oratorio dei Padri della Pace, e poi nella Fuci, è attualmente socio del Movimento Ecclesiale di Impegno Culturale e dell'Unione Giuristi Cattolici Italiani. E' Consigliere comunale dal 2003, rieletto nel 2008 e nel 2013. Dal 2013 è Assessore con delega alle politiche della Mobilità ed ai Servizi Istituzionali e sovrintende alle politiche della Mobilità e Traffico, alla toponomastica, ai rapporti con le società partecipate che si occupano di mobilità; alla Avvocatura Civica; alle funzioni comunali in tema di servizi demografici ed elettorale; alle funzioni in materia di Statistica; agli Affari generali; ai rapporti con le Università. Parallelamente agli interessi di storia locale si occupa di ricerca e sviluppo nel campo dell'automazione del processo industriale della pressofusione.

**Piero Carlesi** - Dal 2000 Giornalista del Touring Club Italiano. E' stato direttore generale Club Alpino Italiano da gennaio 1995 a dicembre 1999. redattore editoriale di guide per il Touring Club Italiano da settembre 1979 a dicembre 1994. Dal 2014 è Presidente del Centro di cinematografia e Cineteca presso il Club Alpino Italiano - Sede Centrale

**Ezio Cerquaglia** - Nato a Brescia nel 1947, sposato, con 2 figli. Laureato in Ingegneria Elettronica al Politecnico di Milano. Dopo diversi anni di lavoro e con diversi livelli di responsabilità in reparti ad-

detti alle tecnologie informatiche di istituti creditizi, viene assunto da un' importante società italo americana di consulenza strategica sull' utilizzo delle Tecnologie Informatiche, divenendone "Partner" dal 1995. Dopo il ritiro nel 2013, si gode la famiglia e la pensione fino a aprile 2014, quando accetta l' invito dell' Amministrazione Comunale di Brescia ad assumere l' incarico di Amministratore Unico di Brescia Trasporti.

**Marcello Zane** - Giornalista e storico, ha pubblicato volumi e saggi relativi alla formazione dell'identità locale durante la modernizzazione economica nell'Otto e Novecento e alla storia bresciana editi, fra gli altri, da Laterza, Il Mulino, Pearson Logman Press di Cambridge, Utet, Franco Angeli, Feltrinelli, La Scuola Editrice, Jaca Book di Milano, Teti Editore.

**Paolo Catterina** - Nato a Prevalle (Bs) nel 1964, laureato all'Università di Milano in Informatica con una tesi di Linguistica Computazionale sul testo cinquecentesco "Le Vinti Giornate dell'Agricoltura" di Agostino Gallo. Autore di studi di toponomastica e di onomastica e appassionato cultore ha condotto numerose ricerche di storia locale sul territorio del Pedemonte Bresciano lavorando sulle fonti archivistiche e su quelle orali. Ha collaborato al progetto storico dei "Quaderni della Quadra di Gavardo" e a ricerche con l'Ecomuseo del Botticino. E' stato Sindaco di Prevalle dal 1995 al 2004. Nel 2003 ha pubblicato il libro "Le storie del paese" che contiene una raccolta di racconti ispirati alla storia ed alla tradizione locale. Attualmente collabora con l'Associazione Culturale "I Giorni" per la raccolta di memorie storiche.

**Maria Paola Pasini** - Nata a Gavardo (Bs) nel 1963, si è laureata con il massimo dei voti all'Università Cattolica di Brescia in Lettere e Filosofia. A 23 anni ha iniziato a collaborare con il quotidiano Bresciaoggi. Giornalista professionista dal 1993, ha collaborato con numerose emittenti televisive locali e con il quotidiano Giornale di

Brescia. E' attualmente direttore responsabile di alcune emittenti radiofoniche che fanno capo al gruppo Antenna nord. Collabora attualmente con il Corriere della sera - sede di Brescia, con il periodico Atlante bresciano (AB). Nel 2014 ha concluso il dottorato in storia economica presso la Facoltà di Economia (Università di Verona). E' membro del Comitato scientifico dell'Archivio storico della Resistenza bresciana e dell'Età contemporanea di Brescia. I suoi campi di interesse sono: la storia dell'industria bresciana, la ricostruzione del secondo dopoguerra, la storia della navigazione interna, del turismo e della statistica, del mercato e della protezione delle opere d'arte durante la prima e la seconda guerra mondiale. E' autrice di numerose pubblicazioni storico-scientifiche

**Francesco Rusconi Giribaldi** - Nato a Brescia nel 1975, biofisico di formazione, è culturalmente impegnato da sempre nel mondo della storia dei trasporti. Già membro OITAF ( Organizzazione Internazionale dei Trasporti a Fune ) ha contribuito notevolmente al primo progetto di ricostruzione ( in qualità di collaboratore di funivie.org, il più grande sito web mondiale del settore ) della storia italiana degli impianti a fune, qualificandone gli aspetti tecnici, industriali, sociali e turistici. I suoi contributi di ricerca storica spaziano inoltre dall'aviazione alle ferrovie fino allo sviluppo della motorizzazione privata. Non da ultimo è stato promotore di soluzioni innovative, condivise e di ampio respiro sulle visioni future del trasporto pubblico a Brescia e nella sua area metropolitana.

**Mauro Pennacchio** - Già docente di storia e filosofia nei licei (in pensione). Tesi sull'insegnamento della storia, poi pubblicata in parte sulla rivista "Ricerche pedagogiche" dell'università degli Studi di Parma (1980). Si interessa di tematiche di carattere sociale e religioso nell'ambito della storia della nostra provincia. Ha pubblicato alcuni studi di storia locale. E' anche autore di due testi di carattere narrativo: "Sono nata il primo maggio" e "Rifiuti di trincea". Ha pubblicato uno studio sulla ferrovia Brescia- Iseo- Edolo:

La meccanica viabilità. La ferrovia nella storia del lago d'Iseo e della Valle Camonica. Ha collaborato con un saggio sul tema La ferrovia Brescia- Iseo- Edolo tra realtà economiche e strategie politiche al volume "La viabilità nella storia della Franciacorta e del Sebino"

**Franco Ragni** - E' nato a Brescia nel 1942 e ha svolto la sua attività professionale in Asm per un quarantennio, dapprima nel settore elettrico, ed energetico in genere, per poi passare al settore Trasporti e al gruppo di lavoro Metropolitana. Ha al suo attivo diverse pubblicazioni, oltre a collaborazioni a riviste, su temi inerenti particolarmente montagna ed escursionismo, storia locale, storia dei servizi pubblici e storia dell'aeronautica.

## *Filmati*

---

---

Ecco i link dei video promozionali della mostra "In carrozza!"

**<https://www.youtube.com/watch?v=EeqAf-n3pNg>**

**<https://www.youtube.com/watch?v=I6h2Q64QD60&feature=youtu.be>**

I video sono stati realizzati da **Marzia Barucci, Yue Hao, Federica Maffioletti, Mariachiara Nespoli, e Renato Romano**, allievi dell'Accademia Santa Giulia di Brescia, corso di Interior e Urban Design, coordinati dal **Prof. Arch. Alberto Mezzana**.

## Ringraziamenti



Touring Club Italiano



### “In carrozza!”

*Viaggio nella storia del trasporto pubblico bresciano da fine '800 agli anni '70*

#### **Mostra promossa da**

Touring Club Italiano  
Club Territorio di Brescia

#### **Con il contributo di**

Brescia Mobilità  
Brescia Trasporti

#### **Con la partecipazione di**

Comune di Brescia  
Provincia di Brescia  
Urban Center  
Fondazione Micheletti

Accademia  
di Belle Arti Santa Giulia

Golem Photography  
Io Amo Brescia Perché

#### **Ringraziamenti**

Renè Capovin  
Paolo Catterina  
Ezio Cerquaglia  
Sergio Di Martino  
Federico Manzoni  
Marco Medeghini  
Mauro Pennacchio  
Maria Paola Pasini  
Marcello Zane

#### **Progettazione, allestimento**

T.C.I. Club  
di Territorio di Brescia

Giuseppe Ge  
Irina Martinotti  
Francesca Poli  
Barbara Trevisiol

#### **Raccolta fotografie e testi**

Franco Ragni  
Francesco Rusconi Giribaldi  
Marcello Zane

#### **Documenti fotografici gentilmente forniti da**

Archivio ASM (A2A SpA)  
Archivio Grafo  
Archivio Mauro Villa  
Raccolta Luciano Margini  
Raccolta Franco Ragni  
Fondazione Micheletti  
Archivio Andrea de Rossi

Collezione privata  
Emilia Marazzi  
e Lucio Rizzi

Raccolta  
Francesco Rusconi Giribaldi

Archivio SNFT  
Io Amo Brescia Perché

#### **Assistenza organizzativa**

Urban Center  
Giovanni Chinnici  
Elena Pivato

#### **Promozione e Comunicazione**

Brescia Mobilità  
Stefania Falcone  
Francesca Quiri

#### **Realizzazione grafica pannelli**

Alessandro Prati

#### **Stampa pannelli**

New-Lab Srl

#### **Realizzazione video**

Accademia  
di Belle Arti Santa Giulia  
Studenti del Corso di Interior  
e Urban Design:

Marzia Barucci, Yue Hao  
Federica Maffioletti  
Mariachiara Nespoli  
Renato Romano

#### **Accoglienza mostra a cura di**

Volontari per il Patrimonio  
Culturale TCI di Brescia

Il 25 Marzo, alle 18:00, si sono chiuse le porte del salone degli eventi dell'Urban Center che per 18 giorni ha ospitato la mostra fotografica "In Carrozza!".

La mostra, aperta tutti i giorni, tranne la domenica, a partire dal 5 marzo, ha riscosso grande apprezzamento di pubblico. La sua chiusura, prevista per sabato 19, è stata posticipata a venerdì 25 per soddisfare le numerose richieste di chi non aveva ancora potuto visitare l'esposizione.

Il Touring Club Italiano coglie l'occasione per ringraziare ancora tutti coloro che hanno reso possibile questo evento.

Un ringraziamento particolare va a **tutti i volontari Touring** che hanno aiutato **Francesca, Giuseppe, Barbara e Irina** nell'allestimento della mostra e hanno accolto i numerosissimi visitatori durante i giorni di apertura.



“In car

I pannelli  
esposti

carrozza!

”



**Tram a cavalli poco dopo la partenza dal capolinea della stazione**

Nel 1881 il municipio di Brescia stipula una convenzione con la Compagnie Générale des Chemins de Fer Sécondaires (nota come “Società Belga”) per dotare la città di un servizio di trasporto urbano su rotaia, con trazione a cavalli. La prima linea, sul percorso Stazione-Piazza Duomo (presto accorciato a Corso del Teatro, oggi Zanardelli), entra in servizio il 2 giugno 1882. Nei primi anni le vetture erano trainate da un solo cavallo, a partire dai primi del Novecento verranno trainate, come si vede in fotografia, da due cavalli.



**Biglietto di corsa semplice**

Titolo di viaggio della prima linea del tram a cavalli, con capolinea in Corso del Teatro (oggi Corso Zanardelli) dopo la soppressione della breve tratta verso Piazza del Duomo. Il tempo di percorrenza era di venti minuti.



**Tram a cavalli in Piazza Arnaldo**

I cavalli si possono intravedere all'estremità della carrozza. In un piazzale praticamente deserto troneggia, sul fondo, il monumento ad Arnaldo, inaugurato, tra mille polemiche, nel 1882, anno del prolungamento della prima linea del tram (divenuta Stazione-Corso del Teatro-Porta Torlonga).



#### **Tram in Piazza Arnaldo**

Il veicolo, trainato da due cavalli, ha appena operato l'inversione di marcia da Porta Torlonga (oggi Porta Venezia) verso la città.



#### **Tram a cavalli con la torre Pallata sullo sfondo**

Il tram impegna la stretta svolta della Pallata sul ramo di linea staccato nel 1883 da quello originario per collegare Porta San Giovanni e realizzare così un collegamento trasversale ovest-est (Porta Milano – Porta Venezia). Il tram si sta immettendo su Corso Garibaldi, così denominato nel 1909, in precedenza distinto in 3 “tronchi toponomastici”: Corso Porta S. Giovanni – Corso della Pesa – Corso della Pallata.



**Tram a cavalli a Porta Torlonga**

Il tram sfilava tra i due caselli daziari, diretto a raggiungere la stazione delle due linee tranviarie extraurbane Brescia-Salò e Brescia-Montichiari.



**Tram a cavalli in Corso Garibaldi**

Il tram proveniente da via Verdi (oggi via Pace) ha da poco effettuato la svolta in Corso Garibaldi.



**Brescia a fine Ottocento, tavola 1:25.000, IGM**

La città è ancora contenuta nella cinta muraria di cui, peraltro, è già iniziata la demolizione. Gli insediamenti della periferia sono isolati e sparsi, pertanto il servizio di trasporto pubblico si sviluppa inizialmente nel solo agglomerato cittadino.



**Rete tranviaria urbana ai primi del Novecento**

Utilizzando come base cartografica una mappa odierna di Brescia, sono rappresentati i percorsi relativi alla rete delle tranvie urbane alla vigilia del "servizio municipalizzato" (inizierà nel 1908). Si notano poche linee ed essenzialmente limitate al centro storico, in attesa di programmate espansioni urbanistiche nelle periferie.



**Tram elettrico del colle Cidneo, 1904**

Nei primi anni del XX secolo ha inizio la rapida conversione dalla trazione a cavalli a quella elettrica. In occasione della grande Esposizione Bresciana del 1904 in Castello si realizzò la prima tranvia elettrica da Corso Zanardelli alla sommità del Cidneo. Questa cartolina fu pubblicata da Angelo Canossi, editore, fotografo, ma famoso soprattutto come poeta dialettale.



**Tram elettrico sulla sommità del Colle Cidneo, 1904**

Cartolina ricordo del viaggio inaugurale del tram elettrico giunto alla sommità del Cidneo l'11 maggio 1904. Sullo sfondo, ritoccati, gli imponenti padiglioni dell'Esposizione, mentre impettito davanti al tram, sulla sinistra, è immortalato il signor Van Breuse, direttore della Società Belga che gestiva le linee tranviarie.





#### Tram elettrico in via delle Spadere, 1905

La linea elettrificata che saliva in Castello venne mantenuta in servizio anche dopo la fine dell'Esposizione. In questa cartolina del 1905 il tram, dopo aver disceso Via delle Spadere (dal 1909 rinominata via X Giornate) sta affrontando la svolta di Corso Zanardelli. Si intravede sullo sfondo, a sinistra, l'antica area medievale del quartiere delle Pescherie che verrà demolita a partire dal 1929 per lasciare posto all'attuale Piazza Vittoria. All'angolo a destra è visibile la Fontana del Gambero realizzata nel 1833 dall'architetto Luigi Donegani e sostituita, nel 1907, da un chiosco di giornali.



#### Tram a Porta Trento

Sosta del tram in prossimità dei cancelli daziari davanti al piccolo castello realizzato nel 1865 con funzione di controllo sull'ingresso in città.



#### Tram per il Castello in Piazza Loggia

Nei primissimi mesi di esercizio la linea, anziché imboccare direttamente Largo Fomentone e Via S. Faustino, vi perveniva aggirando la Loggia sul fianco sinistro (guardando la foto) e percorrendo il tratto terminale di Corsetto S. Agata. Si noti il palazzo municipale ancora coronato dal cosiddetto “attico Vanvitelliano”, che lascerà il posto alla carena in piombo solo nel 1914.



#### Tranvierine e tranvieri in posa, 1915

Dall'agosto 1915 inizia una massiccia immissione di personale femminile per la sostituzione di decine di bigliettai e conducenti richiamati alle armi. Sono le cosiddette “tranvierine”, qui immortalate in gruppo insieme all'esiguo gruppo di personale maschile superstite. Alla fine della guerra, col ritorno dei reduci, la loro estromissione porrà non pochi problemi.



**Capolinea di porta Cremona, 1908**

Sulla destra si nota il castello daziario con facciata ornata da un bel timpano. Alla fine degli anni Venti, il fabbricato, ristrutturato e rialzato, diverrà sede direzionale dell'Azienda Servizi Municipalizzati fino alla fine degli anni Sessanta.



**Tram in Piazza Roma**

Oggi Piazzale della Repubblica, dal 1909 al 1946 Piazzale Roma. Nel centro dell'importante nodo viario corrispondente all'antica porta cittadina di S. Nazaro (poi Porta Stazione dal 1862), spicca il casello daziario disegnato dal Tagliaferri e denominato popolarmente "*Gabia dei canari*", che verrà demolito nel 1926.



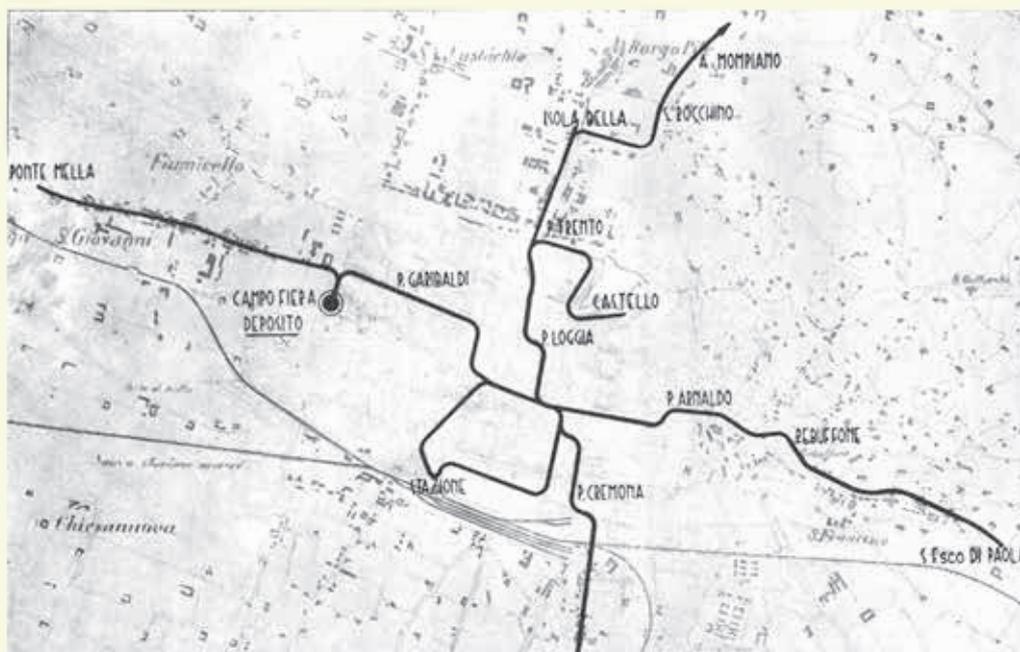
**Tram in via Monte Suello, 1915**

Col nuovo secolo inizia una graduale urbanizzazione delle periferie e anche le linee tranviarie vengono allungate. Dal giugno 1915 la linea che in origine fermava a Porta Trento si spinge fino a Mompiano, percorrendo in uscita dalla città, via Monte Suello. Si nota, sulla sinistra, il binario della linea extraurbana per la Valtrompia che partiva da Porta Trento.



**Tram in Via Verdi, 1918**

Il tram della linea 1 proveniente da via Verdi (oggi via Pace) sta impegnando la svolta della Pallata. Si nota il binario unico che poco dopo la curva, in Corso Garibaldi, diviene doppio.



**La rete tranviaria urbana nel 1925**

Dalla mappa si può individuare ancora in funzione la linea del Castello, mentre le quattro direttrici principali hanno ampiamente superato le "porte" del centro storico. Appare limitata, comunque, l'estensione della linea 2 verso sud, in via Cremona, il cui sviluppo urbanistico era limitato dalla presenza della ferrovia.



**Traffico in Corso Palestro**

Congestione da traffico, ante litteram, in Corso Palestro. Si contano ben quattro tram: qui si incrociavano il traffico tranviario da e per Porta Milano; quello per Corso Zanardelli e la stazione, e quello per Porta Venezia. Sulla destra si nota l'innesto del binario di via delle Spadere (attuale via X Giornate) per le linee del Castello e per Mompiano.



**Tram in Piazza Arnaldo**

Due tram impegnano lo snodo di Porta Venezia sotto lo sguardo severo di Arnaldo. Il primo fermava qui la sua corsa iniziata a Porta Milano, mentre il secondo proseguiva verso est (verso San Francesco di Paola, in un primo momento, e poi a Sant'Efemia).



**Linea 1 in Viale Venezia**

Con i prolungamenti oltre le porte cittadine e la nascita di tre tronchi (Ponte Mella-Porta Milano; Porta Milano-Porta Venezia; Porta Venezia-S.Francesco di Paola) si istituirono corse diversificate in funzione delle tratte più ricche di utenza.



**Tram linea 4 in Corso Zanardelli**

La linea detta circolare, erede diretta del primitivo tracciato a cavalli Stazione-Corso Zanardelli, fu estesa a chiudere il cerchio passando da via San Martino e via Solferino. Il servizio, tra 1935 e 1937, prevedeva l'alternanza tra tram e filobus provocando qualche complicazione sulle linee elettriche aeree di contatto.



**Tram linea 2 in Via san Faustino**

Una vettura tranviaria della storica "linea 2" nel piazzale adiacente la basilica di San Faustino. la linea 2 costituiva in pratica l'asse nord-sud del servizio, essendo successiva alla linea 1 sviluppata sull'asse ovest-est. Questo assetto fondamentale, arricchito nei decenni da altre linee, durerà fino a tutti gli anni Settanta.



**Tram linea 2 in "piazza Rovetta"**

In quella che ancora oggi è impropriamente chiamata "Piazza Rovetta" (inesistente nella toponomastica cittadina) il tram della linea 2 scorre sotto la grande parete allora vistosamente decorata dal tappezziere Pietro Norbis, che teneva nei locali sottostanti la sua sala esposizioni. Si nota inoltre come in questo tratto il binario sia unico per i due sensi di marcia.



### **Tram elettrici in Corso Zanardelli**

Davanti al Teatro Grande, in Corso Zanardelli, due tram elettrici di differente modello; più moderno quello in primo piano.



### **Dal tram elettrico al filobus**

La seconda metà degli anni Trenta è l'epoca del cambio della guardia. Dopo una intensa fase di valutazione delle opzioni possibili per liberarsi dalla schiavitù della rotaia, viene deliberata la trasformazione totale della rete su filobus.



**Filovie ferme in deposito**

Nella storica sede-deposito di via Donegani (oggi Comando dei Vigili Urbani) i vasti capannoni ornati da un fascio littorio ospitano le nuove vetture filoviarie. Alle spalle, le alte ciminiere della Società Metallurgica Italiana, detta popolarmente “la Tempini”. Alla fine degli anni Trenta, l’intera rete è su filobus, con l’eccezione di due appendici esterne che verranno convertite sul nuovo mezzo solo nel dopoguerra.



**Filovia in Piazza Vittoria, 1938**

Una delle nuove vetture filoviarie sembra simboleggiare efficienza e modernità con sullo sfondo Piazza della Vittoria, orgoglio di un regime che si proponeva come artefice di una “nuova Italia”. L’introduzione del filobus riscosse da subito il grande gradimento dell’utenza, testimoniato da un immediato e sostanzioso incremento dei passeggeri sull’intera rete.



**Interno di un filobus**

Si nota sulla destra il posto del bigliettaio e in fondo (in realtà la testa del veicolo) quello del conducente a guida centrale, in quanto la direttrice normale di marcia era sulla mezzera tra i due fili della linea di contatto.



**Filobus in posa**

Lo scorrimento su pneumatici e la silenziosità del nuovo mezzo furono molto apprezzati. La conseguente necessità di un buon fondo stradale asfaltato diede effetti benefici sulla qualità delle strade e sull'immagine della città in generale.



**Filobus in Piazza Loggia**

Il filobus della linea 2 si accinge a svoltare verso Via San Faustino. Nella piazza si notano ancora gli eleganti lampioni dell'illuminazione pubblica che, ancora ai primi del Novecento, reggevano le lampade ad arco voltaico, poi sostituite da più moderne ed economiche lampade a incandescenza.



#### **Filobus in piazza Loggia**

Il filobus è in procinto di svoltare davanti alla “Bella Italia” (com’è definito popolarmente il monumento alle Dieci Giornate). Dall’immagine si evidenzia la difficoltà di sostenere, negli spazi aperti, i conduttori della linea elettrica di contatto.



#### **Filobus in Piazza Arnaldo**

Siamo tra gli anni Quaranta e Cinquanta, la città si è ripresa dalle conseguenze devastanti della guerra ed è in corso una lenta ripresa economica. In queste immagini non c’è ancora traccia di segnaletica per governare il traffico, indice di un traffico veicolare ancora molto modesto.



**Filobus in viale della Stazione, 1947**

In un semideserto Viale della Stazione viaggia indisturbato il filobus, parallelamente ai binari delle linee elettriche extraurbane facenti capo a questo snodo fondamentale della mobilità bresciana. Sullo sfondo, Piazzale della Repubblica, ancora privo della fontana centrale.



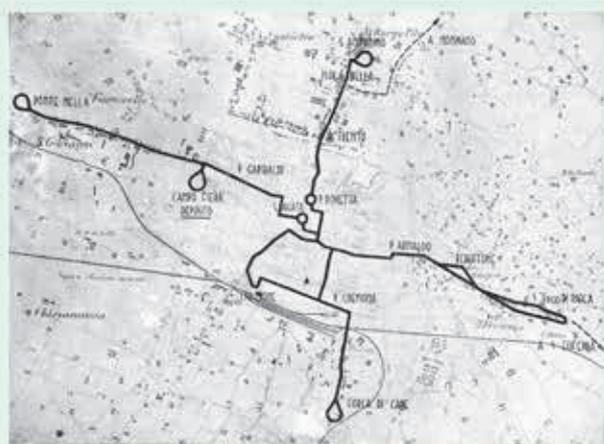
**Incrocio di Porta Milano, 1956**

Le biciclette prevalgono ancora sulle automobili, ma questa foto di Porta Milano mostra che la città comincia a modernizzarsi, come testimoniano la pedana per il vigile in centro all'incrocio, la comparsa di un distributore carburanti e dei cartelli di segnaletica stradale. Anche il filobus è più moderno ed elegante. Nella seconda immagine lo stesso incrocio, inquadrato nel verso opposto, conferma quanto evidenziato precedentemente: segnaletica orizzontale e verticale molto curata, semafori, un vigile presente sull'incrocio e una delle mitiche "Seicento".



### **Intreccio di fili elettrici**

All'incrocio Corso Zanardelli-Via Mazzini-Corso Magenta-via S. Martino è impressionante l'intrico dei fili elettrici delle linee di contatto e dei cavi di sostegno fissati alle facciate degli edifici. Da segnalare che gli scambi all'incrocio delle linee di contatto provocavano inevitabili e frequenti scarruolamenti con conseguenti impreviste fermate dei mezzi.



### **La rete filoviaria nel 1940**

Lo sviluppo complessivo appare ancora modesto rispetto alla situazione del 1925. Degne di nota le linee tratteggiate che identificano i tronchi per Mompiano e Sant'Eufemia ancora serviti dal tram.



### **La rete di trasporto pubblico nel 1952**

La rete è molto più estesa se confrontata con quella del 1925. All'atto della cessazione del servizio filoviario, nel 1967, la rete sarà ancora più vasta grazie all'introduzione degli autobus e al loro vantaggio di non dipendere da ingombranti e impegnative linee di contatto elettriche.



**Autobus in discesa dal colle Cidneo, 1958**

Nel 1958 l'ASM festeggia il suo cinquantenario e allestisce in Castello una grande mostra relativa alla sua storia e alle sue molteplici attività. Per l'occasione il servizio di trasporto torna sul Cidneo, rinverdendo il ricordo dell'antica prima linea di tram elettrico che nel 1904 aveva iniziato le sue salite sul colle.



**Autobus fermi in deposito, 1965**

Resistono, in via Donegani, la storica sede e il deposito della Sezione Trasporti di ASM, ma ormai sono ampiamente insufficienti e dal 1967 sarà pronta la nuova sede, ancora attuale, in Via San Donino. Il servizio è da tempo misto, con filobus e autobus, questi ultimi assolutamente indispensabili per servire con tempestività i nuovi quartieri popolari che sorgono uno dopo l'altro nelle estreme periferie cittadine.



#### **Traffico in corso Zanardelli, 1966**

Anche la motorizzazione privata nel corso degli anni Sessanta conosce un'espansione eccezionale: nel corso di quel decennio le auto registrate come circolanti in Brescia e provincia, passano da 40mila a 180mila. Nella foto coesistono filobus e autobus, insieme a una quantità fino ad allora insolita di autoveicoli privati; già si parla di "congestione" e sono in cantiere i primi provvedimenti.



#### **Filovie ed autobus in centro**

Le "filovie" stanno cedendo con gradualità il passo agli autobus, nuovi dominatori della scena e sempre più numerosi su una vasta rete che raggiunge anche i villaggi disseminati nelle periferie. La rete, essenzialmente centripeta, vede un corso Zanardelli fittamente interessato dal passaggio e dalla fermata dei mezzi pubblici.



### **Brescia by night**

Filobus e autobus si dividono la scena in una suggestiva immagine notturna, ricca di ricami di luce volti a sottolineare l'immagine di una città che ambisce ad essere sempre più moderna.



### **Simboli di Brescia**

Consegna dalla O.M. di nove autobus, schierati per l'occasione in una Piazza Loggia notturna, in accostamento ricercato tra due emblemi della bresciana: sullo sfondo il prestigioso palazzo municipale da dove si amministra la città laboriosa; in primo piano il prodotto, anch'esso prestigioso, di questa laboriosità.



### La rete tranviaria extraurbana

Era composta da quelle tranvie che, nel corso del settantennio, furono gestite, in successione, dalla Tramways à Vapeur de la Province de Brescia, dalla Società Elettrica Bresciana e dalla Tramvie Elettriche Bresciane. Erano linee a binario singolo, armate di rotaie vignoles con scartamento ordinario da 1445 mm tipico dei tram a vapore. A seguito del passaggio di gestione alla SEB le linee furono progressivamente elettrificate a corrente continua da 1.200 volt. Nel territorio della provincia di Brescia furono presenti anche altre linee tranviarie il cui esercizio fu svolto da società differenti: la tranvia Brescia-Mantova-Ostiglia, costruita nel 1882 dalla Società Anonyme d'Enterprise Generale de Travaux (EGT); la tranvia Iseo-Rovato-Chiari, costruita nel 1897 e gestita da un'apposita società anonima composta da notabili locali; la tranvia Lovere-Cividate Camuno, aperta nel 1901 anch'essa gestita da una società anonima.



Tranvia della Val Sabbia

Brescia – Vobarno (1881 – 1887);  
 Brescia – Vestone (1887 – 1917 e 1931 – 1932);  
 Brescia – Idro (1917 – 1931).



Tranvia della Riviera del Garda

Brescia – Salò (1887 – 1900 e 1934 – 1954);  
 Brescia – Gardone riviera (1900 – 1902);  
 Brescia – Toscolano (1902 – 1921 e 1933 – 1934);  
 Brescia – Gargnano (1921 – 1933).



**Stazione tramviaria di Rezzato**

Nel 1881 la società Tramways à Vapeur de la Province de Brescia, filiale italiana della società belga, costruì il primo tratto Brescia-Rezzato successivamente prolungato fino a Salò nel 1887, con derivazione per Barghe e Nozza dai Tormini. La tranvia giunse a Gardone Riviera il 13 maggio 1900.



**Porta Cremona dopo il bombardamento del 2 marzo 1945**

Inizio di Via 28 ottobre (data della “Marcia su Roma”) intitolata dopo la guerra al 25 Aprile (data della Liberazione). A sinistra si nota la sede direzionale dell’Azienda dei Servizi Municipalizzati. In primo piano il binario sconvolto di una linea tranviaria non appartenente alla rete urbana. Di qui passavano tram extraurbani tra i quali anche quelli diretti a Salò e in Val Sabbia.



**Saluti a gran velocità! Il tram attraversa il paese di Paitone**

Dopo Rezzato il tracciato prendeva la Gardesana Occidentale (strada statale 45 bis) servendo nell’ordine le località di Mazzano, Nuvoletta, Nuvolento (le ultime due sostituite da un autoservizio a partire dal 1931), Paitone (a sua volta sostituita dalla fermata ferroviaria di Prevalle), Gavardo, Villanuova sul Clisi e Roè Volciano, intersecando i raccordi ferroviari a servizio del lanificio di Gavardo e del cotonificio bresciano Ottolini.



**Il tram a Salò**

Alla stazione di Tormini si sdoppiava a ovest per Vobarno-Vestone-Idro e a est per percorrere quella che in seguito fu denominata via Panoramica e giungere fino a Salò. Il tram raggiunse la cittadina lacustre nel 1887.



**Maderno, Piazza Vittorio Emanuele, poi piazza San Marco (la prima è datata 1905)**

Il 22 settembre 1901 il tram giunse per la prima volta a Maderno. A quel tempo erano stati da poco completati i lavori della nuova strada a lago (l'attuale strada statale) che sostituì la strada regia (via Aquilani). Per raggiungere Brescia il tram impiegava due ore e 14 minuti. La linea era utilizzata anche per il carico e lo scarico della merce sui battelli e sui barconi a vela. Nel 1904 infatti venne posto un binario sul tratto di lungolago fino all'imbarcadere di Maderno. La colonna che domina nella piazza fu innalzata dai madernesì nel 1610 in onore della repubblica veneta. In cima fu posto il suo emblema: un leone alato in pietra con il Vangelo. Nel 1797, dopo la caduta della repubblica veneta, un gruppo di rivoluzionari tolse il leone in pietra che fu poi gettato nel lago. Il simbolo di Venezia sopravvisse nella coscienza popolare tanto che, dopo un secolo, si sentì la necessità di rimettere sulla colonna un nuovo leone. Fu in occasione della visita all'amico Giuseppe Zanardelli che lo scultore Ettore Ximenes di Roma manifestò l'intenzione di offrire ai cittadini di Maderno un nuovo leone da porre sulla colonna. Il 1° settembre 1902 giunse da Roma la cassa contenente il nuovo leone. Deludente fu il momento in cui si scoprì che l'animale era di bronzo e di modeste dimensioni e soprattutto era privo del Vangelo. Ma per un riguardo nei confronti di Zanardelli, in quel momento Presidente del Consiglio, fu deciso di porlo ugualmente sulla colonna nel dicembre 1902.





**Gargnano, il capolinea (1902 – 1922)**

A Toscolano il tram arrivò invece nel marzo 1902. Fu capolinea fino al 1922, anno nel quale venne raggiunto anche Gargnano. La nuova linea tranviaria soppiantò definitivamente il servizio “diligenza celere” Brescia-Gargnano che aveva avuto inizio nel lontano 1843.



**Tram elettrico a Maderno, 1922**

Le locomotive funzionarono a vapore fino al 1912. Con il passaggio della concessione alla Società Elettrica Bresciana (SEB) avvenuto nel 1907, si aprì la fase di elettrificazione e di ristrutturazione della linea. Il 29 luglio, la società elettrica stipulò una convenzione con la Provincia con la quale si impegnava ad elettrificare entro il 1913 la Brescia-Tormini-Toscolano e a sostituire gli armamenti con rotaie più pesanti. Nel 1912 venne elettrificata la linea Brescia-Salò e, successivamente, quella che raggiungeva Toscolano. Il tratto fino a Gargnano venne elettrificato al momento della sua costruzione nel 1922. Nella cartolina, sullo sfondo della piazza, dietro la colonna, si intravede la statua dedicata a Giuseppe Zanardelli, inaugurata nel 1909. Zanardelli morì a Maderno nel 1903.





### Brescia-Cellatica-Gussago (1907 – 1953)

Agli inizi del 1904, i consigli comunali di Gussago, Cellatica e Brescia manifestarono l'interesse per una linea tranviaria che collegasse Brescia a i due comuni limitrofi, costituendo allo scopo un comitato promotore. La tranvia era a binario unico e aveva a Brescia due capolinea, uno in via Milano, spostato successivamente presso la stazione ferroviaria cittadina, e l'altro a Porta Trento. Le corse tranviarie furono sospese nell'estate del 1953 e il binario fu rimosso nello stesso periodo.



### Brescia-Ostiano con diramazione Pavone-Gambara (1914 – 1933), poi Brescia-Leno (1933 – 1936) e Brescia-Poncarale (1936 – 1948)

La tranvia Brescia-Ostiano (tra il 1933 e il 1936, tranvia Brescia-Leno, dal 1936 tranvia Brescia-Poncarale) collegava il capoluogo della provincia di Brescia con la cittadina cremonese di Ostiano, passando per Poncarale, Leno e Pavone Mella. Quest'ultimo abitato era inoltre collegato da una derivazione tranviaria con Gottolengo e Gambara. Per percorrere la tratta Brescia-Leno il tram impiegava 45 minuti. Qui il tram sta attraversando il centro del paese, all'incrocio tra via Badia e via D. Alighieri. Nel 1932 il servizio viaggiatori sulla diramazione Pavone-Gambara fu soppresso, mentre nel 1933 fu il turno della Leno-Pavone-Ostiano. Su quest'ultima tratta il servizio merci fu mantenuto fino al 1935. A partire dall'anno seguente il servizio tranviario fu limitato alla sola Brescia-Poncarale che fu definitivamente sospesa nel 1948.



### La rete tranviaria extraurbana nella sua massima estensione (1933)

Nel 1922 la Società Elettrica Bresciana concesse alla TEB, Società Anonima Tramvie Elettriche Bresciane, il patrimonio tranviario interurbano operante nella provincia di Brescia. La TEB esercitò la gestione dell'intera rete fino alla sua abolizione. Durante gli anni Trenta, la TEB si assunse la responsabilità di sostituire gradualmente le corse tranviarie con autoservizi. Nel 1935 essa costituì la Società Italiana Autotrasporti (SIA) che avrebbe avuto il compito di gestire i servizi automobilistici extraurbani. Nel 1934 furono soppresse le corse da Brescia a Idro, quelle lungo la Salò-Gargnano, il tratto da Gardone a Tavernole e quello da Poncarale a Ostiano. Dopo la seconda guerra mondiale, la TEB smantellò le restanti linee, trasformando le corse tranviarie in autocorse. Mantenne tuttavia per un certo periodo la proprietà della Rezzato-Vobarno e cessò definitivamente l'attività nel 1963.



### Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo-Galleria di Marone in costruzione

Il 21 giugno 1885 s'inaugurò la nuova ferrovia Brescia-Iseo che correva per 23 km e 786 m lungo la tratta Brescia, Borgo San Giovanni, Mandolossa, Castegnato, Paderno, Passirano, Monte Rotondo, Provaglio, Iseo. Il primo luglio del 1907 venne inaugurato il tronco Iseo-Pisogne di 21,664 km.



**La stazione di Breno, 1907**

Il 22 dicembre 1907 fu inaugurato il tronco Pisogne-Breno di 24,585 km.



**La stazione di Edolo, 1909**

La tratta Breno-Edolo di 30 km e 665 m venne inaugurata il 4 luglio 1909.



**L'automotrice An64**

Alla fine degli anni Cinquanta presso la stazione di Brescia fu costruito il cosiddetto Piazzale Ovest, composto da un fabbricato autonomo e da tre binari di testa che resero la linea indipendente della ferrovia Milano-Venezia sottoposta ad un incremento del traffico passeggeri e merci. Negli anni Sessanta furono introdotti su carrozze e locomotori i due colori che caratterizzeranno la linea fino al 2000: il giallo Marte e il beige azalea.



**Funivia della Maddalena,  
stazione di arrivo della funivia**

La funivia Monte Maddalena collegava Brescia (via Bornata) con il colle cittadino. L'idea di un impianto per il collegamento rapido con la Maddalena risale ai primi anni Cinquanta. L'inizio dei lavori avvenne nel luglio del '54 e il viaggio inaugurale fu dell'agosto '55. Promotore dell'iniziativa e direttore tecnico dell'impianto fu l'illustre professor Matteo Maternini, tra i più noti esperti italiani in ingegneria dei trasporti. La costruzione venne affidata alla Ceretti & Tanfani di Milano, storico marchio che ha firmato arditi impianti come quelli della Marmolada, del Gran Sasso d'Italia, di Madonna di Campiglio e di Cortina. Nella foto, la stazione di arrivo.



**Impianti di sci sul Monte Maddalena**

L'impianto si inquadra anche in un disegno complessivo di possibile valorizzazione del colle cittadino ai fini residenziali e turistico sportivi. Furono speranze eccessive.



#### **Cabina della funivia sul Monte Maddalena**

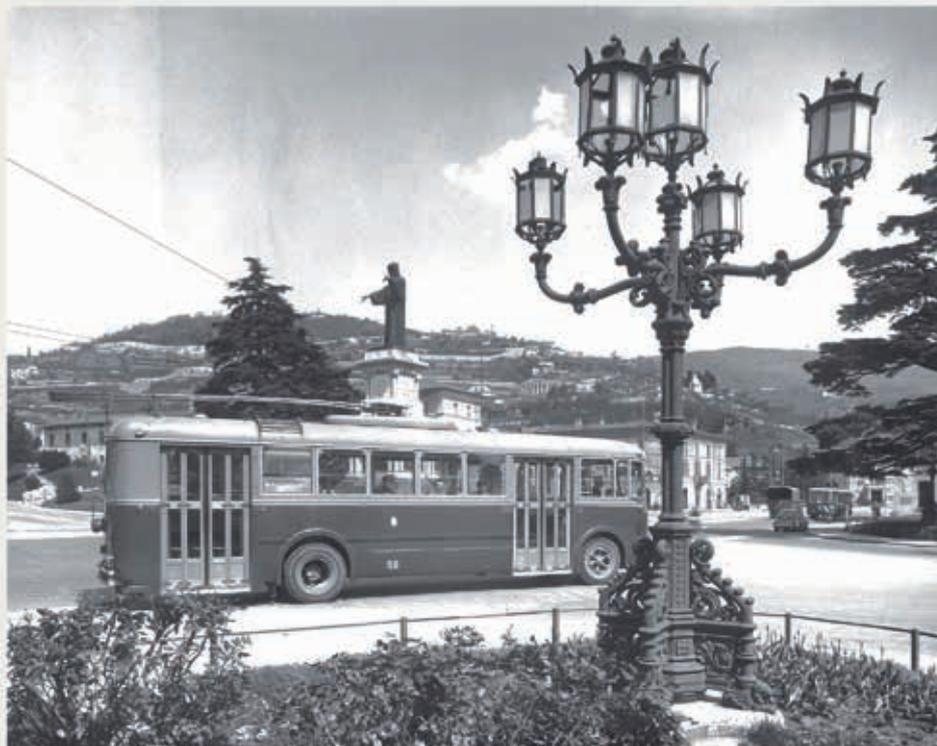
Il percorso era di 2.356 m per un dislivello di 655. Le cabine erano da 35 posti (otto a sedere). Nei primi anni di funzionamento la funivia si rivelò un investimento azzeccato superando nel 1963 la soglia del milione di passeggeri trasportati. Il successo andò tuttavia lentamente scemando fino alla chiusura al pubblico nel 1969. Nei primi anni Settanta il destino della funivia fu didattico: venne mantenuta in attività come impianto-scuola per l'aggiornamento tecnico degli addetti agli impianti a fune.



#### **Veduta panoramica del Monte Maddalena**

Nella primavera del 1975, in occasione dell'arrivo in Maddalena di una tappa del Giro d'Italia, l'impianto trasportò eccezionalmente in città alcuni spettatori rimasti sul colle. Il passare del tempo e l'inutilizzo portarono purtroppo ad un deterioramento dell'impianto fino a quando nell'estate del 1986 si rese inevitabile lo smantellamento: si approntarono tutti i ponteggi sotto le pesanti funi d'acciaio e si procedette al loro taglio in più sezioni, i piloni vennero abbattuti e tutto ciò che si poteva recuperare fu mandato in fonderia.

Brescia - Corso Zanardelli





10693 - Fot. edit. Pandini - Brescia.



# il viaggio continua...



1	2	3	4	
5	7	11	12	
6	8	9	13	14
10				

Foto 2,3,4,5,6 Pier Scuri  
 Foto 1,7,8,9,10 Sergio di Martino  
 Foto 11,12,13,14 Naïma Bettinsoli



“

In

carrozza!

©

In car

*carrozza!*

*In carrozza!*

*carrozza!*

”

# “ In carrozza ! ”

*Viaggio nella storia  
del trasporto pubblico bresciano  
da fine '800 agli anni '70*

