

IL MIO TRAM

...ed io cominciamo a gonfiare il salvagente

Ricordi di un bambino degli anni '50

Quelli di oggi hanno linee affilate e sinuose, lucidi lunghi siluri dalle ampie finestrate fumè, barriera fisica e psicologica dal mondo esterno che ti circonda. Li puoi vedere sfilare, con il pantografo bello alto là, sul davanti, quasi a dire "fermi.. passo io", con un ronzio ed uno sferragliare sommesso e educato, per le strade di Roma, o Milano, o Torino, o delle tante città della Europa del nord.

Non a Genova, perché a Genova i tram non li abbiamo più, da quarant'anni e passa, e quell'ultima "littorina" che girò sul 12, oggi, di anni, ne avrebbe una settantina.

Dice che erano vecchi e superati, che le rotaie rovinavano le strade e, soprattutto, il fondoschiena e l'umore delle torme di neo automobilisti che, sull'onda della Italia del boom e delle cambiali, si avventavano su strade - ancora per poco - belle sgombre, al volante delle loro Cinquecento o Seicento.

Felici di una conquistata effimera libertà quanto intolleranti verso tutto quello che potesse disturbare il godimento del nuovo giocattolo.

Vecchiume: ecco, i tram erano il vecchiume, retaggio dell'anteguerra e dei ricordi di miseria della guerra stessa, che quell'Italia voleva entusiasticamente

cancellare al più presto.

"Ma che cosa fa quel tram fermo lì in mezzo alla strada? Perché non si sbrigano a salire quei quattro disgraziati?" "Ma che cosa aspettano "almeno" a levare 'sti vecchi tram e le rotaie e mettere degli autobus moderni?"

Capito? Per l'Italia rombante e strombazzante dei neo-motorizzati, gli altri erano poco più che dei disgraziati, gente sfortunata che era ancora costretta al tram: se proprio un trasporto pubblico doveva esserci, "almeno" mettessero degli autobus, che davano meno impiccio.

E questo sentire, difficile a comprendersi, con le logiche di oggi, accomunava chi la macchina l'aveva con chi non la aveva e non la avrebbe avuta per anni a venire; bastava solo che pensasse di possederla un giorno non lontano.

Forse anch'io, bambino in quella fine anni '50, salutavo con soddisfazione i nuovi modernissimi autobus acquistati per rimpiazzare i tram per De Ferrari; erano colorati in verde scuro e verde chiaro, come i tram ed i filobus (in effetti pensavo fossero filobus cui era stato aggiunto un motore da camion), e non in verde chiaro e giallo come i "celeri", ed era la novità: ogni viaggio sulla neonata linea 48 una ghiotta



Foto n° 1 - P. Gregoris - Raccolta cartoline illustrate - n° 109

occasione, piantato là davanti dietro il cofano motore, per nuove scoperte sui mezzi, più ancora che su strade e piazze della nuova linea.

E poi i tram mica erano scomparsi, no: mi restavano sempre il 12 e le linee sorelle della Val Bisagno per scrutare una volta di più, quando ci salivo, i complicati arnesi del tranviere.

Con il 12, o come forse diversamente era prima numerato, da piccolo, ma proprio piccolo, mi ci portavano al mare.

No, non faceva una linea diversa da come la conosciamo, era sempre diretto a Caricamento. Solo che allora, dove oggi c'è la Fiera, c'erano delle scogliere e delle spiagge, con mare - incredibile a dirsi - discretamente pulito (ma forse eravamo più tolleranti), e due stabilimenti balneari: i bagni comunali Strega, di fronte al capolinea del 35, e i Bagni della Cava, i "miei" bagni, più o meno all'altezza del cantiere Mariotti.

Il viaggio iniziava da Via Bobbio, piuttosto di buon mattino, per due buoni motivi: il primo, ovvio, per sfruttare al massimo la mattinata balneare, che all'una si tornava a casa; l'altro, meno ovvio è che, almeno per i primi anni 50, sulle corse del mattino, fino ad una certa ora, il biglietto costava meno: si chiamava l' "**operaio**", credo, perché era appunto la forma di tariffa agevolata destinata a chi andava al lavoro. Mi sono sempre domandato, e non ho mai

saputo se ce ne fosse uno uguale per tornare.

Il tram arrivava in uno stridore di freni e sbuffi di aria compressa, la grande targa di ferro sul davanti, con il numero bianco su fondo verde, sbatacchiava rumorosamente all'arresto ed io saltavo su. Da dietro, naturalmente, e senza bisogno di aspettare che il tranviere aprisse la porta.

Perché su quel tram, che non era la moderna e raffinata 900 "**littorina**", che quelle in Val Bisagno ci sono arrivate all'ultimo, quando agli altri non servivano più, la porta di dietro proprio non c'era. Un semplice predellino, un corrimano centrale per tenersi nello salire, o anche, per i più audaci, per aggrapparsi restando appesi di fuori, quando proprio di gente dentro non ce ne stava più, e via.

Tutto molto più rapido e comodo che con i bus di oggi: la sicurezza, in quei tempi, era parola desueta, al massimo la sentivi per radio assieme al "pubblica", e "pubblica sicurezza", allora, era per dire la polizia, i "questurini", non proprio popolari, a Genova, in quegli anni di difficili conflitti sociali.

Il "mio" tram di quei viaggi era una vettura snodata a due casse: salita da dietro, senza porta, appunto, e discesa da due porte, una al centro e l'altra davanti, proprio accanto al tranviere.

Appresi poi dopo tanti anni, che quei tram, serie 1600, erano stati ottenuti, attraverso un sapiente lavoro di chirurgia meccanica nelle officine della UI-TE, mettendo assieme una motrice a due assi ed un

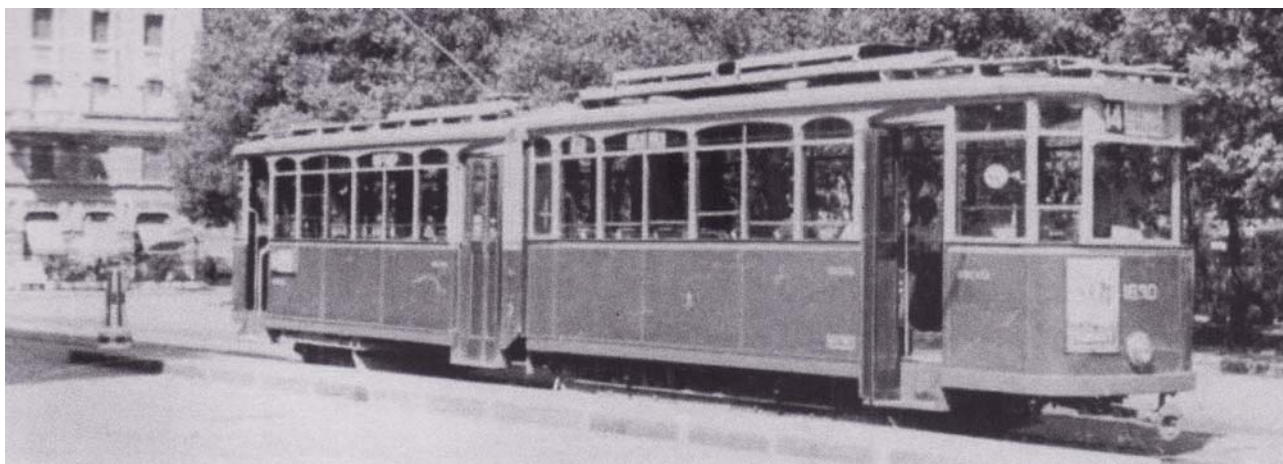


Foto n° 2 - Carlo Marzorati - 1893-1966 Genova in Tram

pezzo di quello che un tempo era stato il suo rimorchio: soluzione ingegnosa, figlia della necessità che fa virtù di un difficile dopoguerra, per dare nuova vita a vetture trentennali, sopravvissute ai bombardamenti dei depositi. A pensarci bene, anche alcuni supertecnologici bus di oggi adottano la stessa soluzione motrice/carrello.

Un altro sostanziale vantaggio della vettura articolata era anche (si era comunque a Genova) per risparmiare il costo del secondo "bigliettario" sul rimorchio; lo so, si dice "bigliettaio", ma questa dizione toscaneggiante a Genova non si è mai usata e, dunque, io continuerò a chiamarlo così, come lo si è sempre chiamato da noi.

"Che fai, ti ho già detto di non fermarti lì, è pericoloso, andiamo avanti, che dobbiamo anche fare i biglietti!"

Fosse dipeso da me, mai mi sarei tolto dalla piattaforma posteriore, per guardare il mondo che ti scivola via da dietro ma, soprattutto, per la sensazione impagabile di sentire l'aria dell'estate che ti accarezza mentre vedi scorrere al tuo fianco macchine, case, negozi, persone, senza nessuna barriera che ti separi da loro, che quasi li potresti toccare, se solo potessi tendere la mano. Ma lo strillo della mamma era perentorio, e avrei dovuto poi attendere l'età delle medie e della sospirata conquista dei primi viaggi da solo per appagare questo desiderio.

Per il momento, era il caso di non discutere e di andare avanti.

Il bigliettario se ne stava là sulla destra, appollaiato sul suo seggiolino di legno, dietro ad un piccolo ripiano, anch'esso di legno, dove aveva agganciato la borsa di cuoio dei soldi, con appesa la spugnetta per inumidirsi le dita, e ordinatamente disposto una collezione multicolore dei vari biglietti e la pinza per bucarli con stelline o quadratini vari; divisa estiva,

dunque niente giacca, ma la camicia grigia con le spilline, la cravatta in tinta ed il berretto nero con lo stemma rotondo, gli donavano ugualmente un aspetto elegante, gentile ma, al tempo stesso, soprattutto agli occhi di un bambino, autorevole ed austero, mentre roteava lo sguardo verso i nuovi arrivati.

"Biglietti, Biglietti..."

Era un bonario richiamo ma, al tempo stesso, un ordine perentorio: perché allora il biglietto lo si pagava tutte le volte che si saliva, mica come oggi con i biglietti a tempo da timbrare solo all'inizio - per alcuni solo se vedono il controllore - e lo si pagava tutti. Tutti meno che quelli che non riuscivano, o non volevano riuscire, a salire sulla piattaforma e viaggiavano appesi sul predellino: per consolidata consuetudine, non si sa se per l'impossibilità fisica di contattarli oppure come forma di bonaria compensazione del disagio, questi audaci venivano graziati del pedaggio della corsa.

"Il bambino non paga, vero?"

No, non pagavo, i primissimi tempi; dopo sì.

Insindacabile strumento di valutazione per risolvere il ricorrente dilemma era una minuscola targhetta ovale di alluminio, posta su di un pannello di legno di fronte al bigliettario, con una sottile linea nera e la scritta "1 METRO"; l'aver superato la soglia e, dunque, diventare passeggero pagante, come i grandi, dava a tutti i bambini di allora l'orgogliosa soddisfazione di un fondamentale traguardo conquistato, quale sarebbero poi stati, molti anni dopo, i diciotto anni e la patente. Altrettanto orgogliosi per la crescita, ma assai meno soddisfatti di dover pagare il biglietto erano i genitori.

Mentre, dal di fuori, la vettura appariva come un solido scatolone di ferro, vista da dentro sembrava fatta di legno. Il legno, scintillante di lucido smalto trasparente, era dappertutto: di legno erano il piano del sedile del bigliettario e dello stesso tranviere, di

legno i sedili dei passeggeri, le cornici dei finestrini, che d'estate si potevano abbassare quasi come quelli delle automobili, i sostegni laterali per tenersi ed i pannelli che rivestivano le fiancate.

Pure di legno erano le plafoniere di illuminazione, anche se della plafoniera, almeno per come ci viene in mente adesso, avevano solo la funzione di illuminare l'interno, che la forma, quella no, non assomigliava per niente ai pannelli fluorescenti in plexiglas di oggi. Provate ad immaginare una brioche, o cornetto, come lo chiamano a Roma, pensatelo di legno, invece che di soffice pasta, ma dello stesso colore e forma, metteteci alle due estremità delle belle lampadine, di quelle normalissime grosse lampadine che abbiamo a casa, ed ecco fatta la "plafoniera" dei tram 1600. Non esistendo batterie di sorta, le luci erano direttamente alimentate dalla linea, attraverso un unico grosso interruttore nero: quando il tram passava sui sezionamenti degli scambi, le luci balenavano come i lampi di una burrasca estiva e, ovviamente, quando saltava il trolley, tutti al buio.

Le case di Via Bobbio e Via Canevari scorrevano sulla destra oltre il finestrino, aperto nell'aria tiepida ed umidiccia di un mattino di luglio: già vecchie allora, ma non ancora antiche. Sulla sinistra, l'imponente fabbricato color mattone della conceria Bocciardo, poi demolita a colpi di esplosivo, il Bisagno, in secca ma contornato da terrapieni verdi rigogliosamente tenuti ad orto. La gente ci coltivava l'insalata e la verdura per il minestrone, lo faceva durante la guerra e continuò a farlo sino alla alluvione del '70, quando quei terrapieni furono fatti fuori a colpi di ruspa, per allargare l'alveo del torrente. La stessa alluvione che fece saltare via le vecchie passerelle pedonali ed il ponte, quello sì, antico, di Sant'Agata; di fronte ad esso, un Borgo Incrociati che, per fortuna si salvò dalla distruzione ed è rimasto oggi come era allora.

Il sottopasso della ferrovia si stava avvicinando e...

"Mamma, andiamo dove si gira!"

Il "dove si gira" era la zona del tram dove si congiungevano le due parti della vettura: a Brignole, attorno a quelli che oggi sono miseri alberelli malati di inquinamento ma, allora, erano superbi cedri del Libano in piena vigoria, c'era una bella rotonda; e poiché rotonda lo era per davvero, il tram ci girava attorno con una ampia curva che obbligava le due sezioni della vettura a muoversi l'una sull'altra. Stare con i piedi uno avanti ed uno dietro, a cavallo dello snodo sul pavimento e sentirseli dolcemente spostare, vedere le grosse guarnizioni in gomma delle pareti strusciare scricchiolando contro le lamiere per assecondare il movimento della curva: un gioco irrinunciabile.

La Corte Lambruschini, con le vecchie case in parte bombardate dove oggi ci sono le nuove luccicanti scatole di cristallo... l'aiuola centrale di Viale Brigata Bisagno, più larga e con ancora accanto i marciapiedi di sui due lati ed eleganti disegni a spirali di fiori rossi sul prato verde; d'estate, allora (si fa ancora?) c'erano sempre in funzione tanti spruzzi che, muovendosi a ventaglio, creavano una sorta di elegante coreografia d'acqua e rendevano scintillante l'erba sotto i raggi del sole mattutino.

All'incrocio con Corso Buenos Aires, il "bruco verde" del sovrappasso pedonale ovviamente non c'era, e nessuno avrebbe mai pensato che, un giorno, qualcuno avrebbe avuto la insana idea di mettercelo; c'era, in compenso, una sorta di torretta alta un piano da dove un vigile urbano sorvegliava il traffico e manovrava i semafori dell'incrocio. Il mio sogno sarebbe stato di salirci anch'io.

A quell'incrocio, inizialmente, c'erano anche gli scambi per i tram che svoltavano su Corso Buenos Aires, diretti ad Albaro o San Martino, tra i primi ad essere rimpiazzati da autobus. Più a lungo resistette-



Foto n° 3 - P. Gregoris - Raccolta cartoline illustrate - n° 107

ro gli scambi all'incrocio della Questura, visto che di lì passava il tram per Nervi, che durò sino agli anni 60.

"Papà, ma come fa ad andare sempre dalla parte giusta?"

Già, come facesse il tranviere, che non aveva volanti di sorta, ad imboccare la direzione corretta agli scambi, senza nessuno a terra che li manovrasse, era un mistero. E di fronte a dubbi irrisolvibili come questo, al bambino curioso non restava che chiedere ai genitori, prevalentemente al padre, più accreditato di competenze tecniche della mamma, sperando che, almeno lui, lo sapesse.

Papà lo sapeva, e spiegava che tutto stava nel manovrare sapientemente la maniglia del reostato, sulla sinistra del tranviere, accompagnandola, a volte, con qualche colpetto di freno con la manopola di destra: se volevi cambiare la posizione dello scambio, dovevi passare lentamente con il motore in tiro e "clack", lo scambio scattava, se lo volevi lasciare come lo trovavi, dovevi attraversare lo scambio senza motore,

procedendo per inerzia. A me veniva in mente la bicicletta: se pedalo, scatta lo scambio, se non pedalo, lascio come è; semplice e geniale.

Su per la salita di Corso Aurelio Saffi quel tram arrancava parecchio, mica come le vetture 900 che di salite così se ne infischiano, infilando silenziose ed agili: d'altronde, non si può chiedere ai muli di galoppare.

Superato il primo curvone, proprio dove oggi c'è la fiera, giù sotto, il mare.

A quel punto del viaggio, visto che non mancava poi molto all'arrivo, stavo generalmente dalla porta davanti, dietro il tranviere che, chissà perché, era il più delle volte in piedi, invece che seduto sul suo seggiolino. Fosse davvero così scomodo? O era per pestare meglio il bottone del campanello, sul pavimento, in caso di necessità? Mah...

"Guarda che alla prossima scendiamo, eh..."

...ed io cominciavo a gonfiare il salvagente.

Testo di Luigi Piccardo

Fotografie n° 1 e n° 3 di Paolo Gregoris, tratte da una raccolta di cartoline illustrate realizzate a cura di Claudio Serra, stampate presso le Officine Grafiche San Giorgio da Nuova Editrice Genovese - Anno 1998

Fotografia n° 2 di Carlo Marzorati, tratta da "1893 - 1966 Genova in Tram" di Fiorenzo Pampolini e Claudio Serra - De Ferrari Editore - Anno 2006