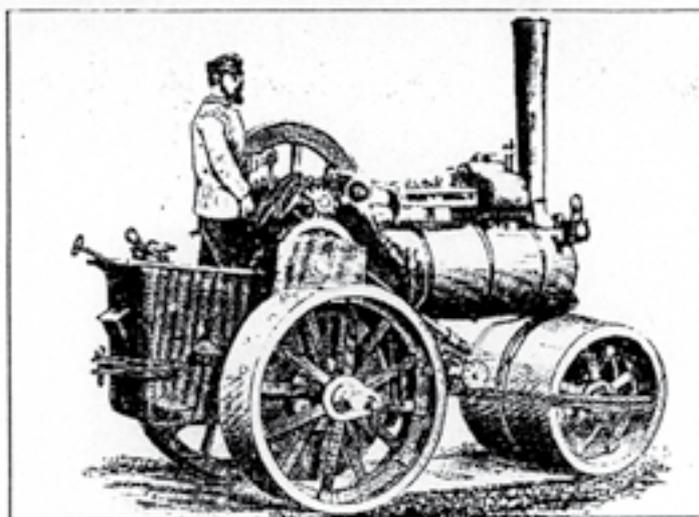


La locomotiva

Durante un abituale incontro con gli amici del gruppo "Lonato fra Storia e Arte", è venuto opportuno raccontare un episodio avvenuto a Lonato nel 1873 in un clima ancor risorgimentale. L'appunto in esame si trova nel libro "Lonato e suoi contorni" scritto dal Capitano Medico Dott. Giuseppe conte Pasqualigo che era in forza al 27° Regg.to di Fanteria distribuito, in quell'estate, tra Lonato e Castiglione delle Stiviere per le esercitazioni.

Come è noto, quel libro fu molto contestato dal premuroso storico lonatese Giacomo Attilio Cenedella che aveva ritenuto di essere stato subdolamente "copiato" - nella parte cronologica delle sue "Memorie Lonatesi" - proprio dal capitano Giuseppe Pasqualigo.

Sentendosi per questo offeso dalla Giunta Comunale, che ha voluto dare alle stampe proprio il libro del capitano Pasqualigo, è noto che Attilio Cenedella, anche per questo sgarbo, depositò le sue memorie manoscritte alla Biblioteca Queriniana di Brescia (anzichè lasciarle al Comune di Lonato) dove rimasero sconosciute per oltre sessant'anni... L'oggetto di quanto segue, tuttavia, non tocca la disputa fra i due memorialisti, ma verte esclusivamente su alcune parole scritte nel suo libro dal conte



Rouleau à vapeur d'Aveling et Porter (1870).
(Collection Charles Dollfus.)

Pasqualigo in merito alla viabilità ed ai mezzi di comunicazione di cui si servivano, in quei tempi, gli abitanti di Lonato. E veniamo all'argomento.

Il Pasqualigo, fra i tanti fatterelli, racconta che senza dubbio la ferrovia era diventata il mezzo di trasporto più utilizzato dai Lonatesi (40 persone il movimento giornaliero.) mentre, ovviamente, sulle strade comunali e nelle campagne continuava l'uso dei mezzi tradizionali, carri, carretti e

carrozze, da sempre adoperati con traino animale. L'autore, ad un certo punto, conclude la sua statistica aggiungendo che: "...Ultimamente videsi girare, ma solo per servizio militare, una locomotiva **Aveling Porter** che trasporta da Lonato a Castiglione ammalati, militari, pane, legna e foraggi.. anche tre volte al giorno" ...e di certo trainando a rimorchio uno o due carri, con il carico suddetto, oppure cannoni.

Anche ammalati? Serpeggiava in quei mesi una "infezione colerica" pure tra i militari.

Parlando di una locomotiva, ad un forestiero può sfuggire la valenza di questa affermazione perchè può non sapere che da Lonato a Castiglione allora non esisteva un collegamento ferroviario sul quale far scorrere la nominata "macchina" (La tramvia verrà attivata nel 1911). Ad un lonatese attento, invece, questa notizia suscita interesse ed appare come l'occasione per affermare un **primato** di cui Lonato si può vantare. Perché?

Per saperne di più, una ventina di anni fa lo scrivente ha interpellato l'Ambasciata Inglese di Roma chiedendo notizie della suddetta locomotiva essendo, appunto, la stessa di costruzione inglese. L'ambasciata però si è limitata a fornire gli indirizzi della fabbrica di locomotive terrestri che si trova a Liverpool. Ancor privo di Internet, lo scrivente si è rivolto quindi al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano che gentilmente ha fornito dei riscontri sull'argomento tratti da una vecchia pubblicazione francese. In conclusione, la locomotiva terrestre - nata in Inghilterra anche



per uso agricolo oltre che ferroviario - fu adottata in uso sperimentale dall'Esercito Italiano proprio dal 1873.

A **Lonato** aveva incominciato i suoi primi esperimenti e prove d'uso collegando i battaglioni del Reggimento nel loro reciproco scambio di servizi, o per interagire con gli stessi per il movimento di soldati e materiali destinati o provenienti dalla stazione lonatese della strada ferrata.

Si può immaginare la curiosità sorta nei concittadini quando la vaporiera venne scaricata proprio nello scalo ferroviario, ed il loro stupore vedendola muoversi nella zona del Filatoio e quando si spostava, costeggiando la Seriola, sul tragitto tra Lonato e Castiglione.

Di certo era preceduta da una staffetta a cavallo che esortava carrettieri e vetturali a ben trattene gli animali che alla presenza di quel "macchinone sbuffante" si sarebbero spaventati. Comunque, allora (era, come detto, il 1873) **per la prima volta** si vide a Lonato un veicolo semovente terrestre che rotolava su strade sassose e carraie, vecchie



di secoli, mosso da una propria **autonoma forza motrice**. La macchina a vapore disponeva di tre pignoni di differente grandezza che potevano assicurare tre velocità. Le ruote posteriori avevano un diametro di cm. 152 e le anteriori di cm. 107. La stessa era in grado di trainare un peso di decine di quintali e poteva raggiungere la velocità di otto km. all'ora.

Quella locomotiva terrestre semovente fu un antenato delle macchine con motore a scoppio che faranno la loro comparsa trent'anni più tardi sulle strade lonatesi. Abbandonato l'uso militare, la grossa vaporiera - specialmente nel secolo successivo - si dimostrerà particolarmente adatta per i lavori stradali spingendo i pesanti rulli compresori utilizzati per il livellamento dei selciati e dei sedimi asfaltati dei principali percorsi viari.

In dialetto era chiamata "*el Vapor*". Fu vista l'ultima volta a Lonato durante il rifacimento con asfaltatura della strada per Montichiari in zona Filatoio. Quanto tempo fa?

Oswaldo Pippa