

essere sostituite da fiammelle.

“Onde evitare quel monotono rumore delle ruote, che per il lento passo dei cavalli non produce altro che mestizia nell'animo dei cittadini, gli assi delle ruote erano ingrassati ad olio e dovevano essere come le molle di un acciaio finissimo”.

Il lavoro manifatturiero per allestire i carri funebri per le quattro classi venne eseguito da una impresa milanese.

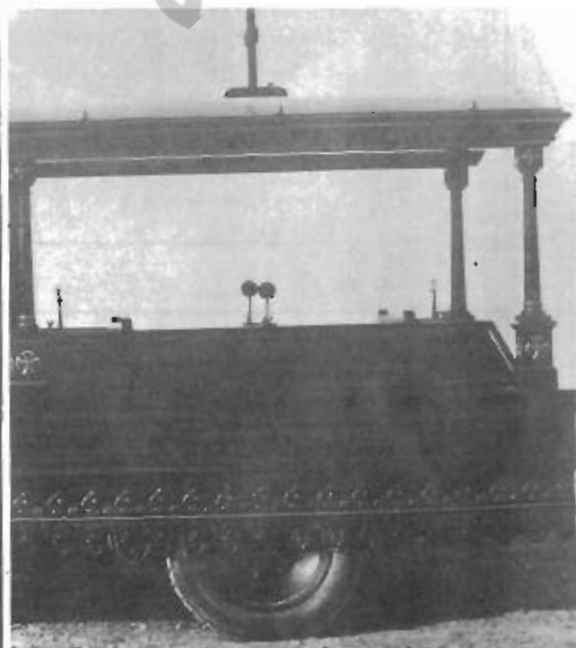
Le aggiudicazioni di comodo dell'appalto cessarono col tempo. Nel 1892 la gestione dei carri funebri (sempre di pertinenza municipale) venne vinta da Ortensio Celani, un imprenditore che insieme ai fratelli aveva negozio di cereali e legumi secchi in Piazza Bonfine, svolgendo anche attività di spedizionieri e di trasporto, con sede nel negozio. La retribuzione annua era di L. 2.600, ma sicuramente era modesta, se il Celani era costretto spesso a chiedere al sindaco l'autorizzazione ad effettuare continue riparazioni causate dall'usura dei mezzi, soprattutto per le cuciture al finimento del tiro ad un cavallo, per la meccanica del furgone, per la rinnovazione degli zoccoli e delle mezze guide bianche del tiro a due cavalli di seconda classe, la riparazione del bastone snodato al piano scorrevole del carro di terza classe, nonché la copertura all'acquisto di un paio di guanti per il cocchiere.

Spesso la meccanica nel carro di seconda e terza classe dava al tempo dei fastidi tanto che si erano verificati incidenti nel trasporto lungo la via Pretoriana. La meccanica (cioè la martinicca) dava inconvenienti nelle strade in pendenza - specialmente nella stagione di gelo - per cui il carro si addossava ai cavalli. Per quanta forza facesse il cocchiere con le redini, gli era impossibile trattenere i cavalli che naturalmente scivolavano. I carri erano forniti d'una scarpa - una sorta di copri ruota per attutire i rumori - ma non poteva applicarsi in nessuna strada, perché probabilmente usciva fuori gioco a causa dei sobbalzi sul selciato.

Ortensio Celani aveva alle sue dipendenze il cocchiere Pierino Cagnucci di anni 29, lo stalliere-valletto Pierino Capriotti di anni 49 e il valletto Giuseppe Gagliardi di anni 29. Svolgeva il trasporto funebre. Ancora quattro erano le



Sopra Automobile fiat N. 847AP - carro di 1^a e 2^a classe. La prima classe veniva addobbata con pennacchi, tendine n. 4 cordoni e pannelli alle ruote ■ Sotto: Auto Fiat N. 12AP adibita a trasporto salme di bambini: 1^a classe addobbi - 2^a classe senza addobbi ■ Automobile AP 736 Fiat: carro di 3^a classe da chiudersi con sportelli per servizi da furgone



classi. Una era gratuita, le altre tre a pagamento a disposizione delle famiglie che chiedevano al Comune l'uso dei carri speciali. Il trasporto di prima classe dava un carro di lusso al costo di L. 250 con l'opzione a quattro cavalli, di L. 150 a due cavalli. La seconda offriva un carro addobbato a due cavalli al prezzo di L. 50. La terza, priva di addobbi, costava L. 30 con l'opzione a due cavalli e L. 15 ad un cavallo. Era vietato l'uso di altri mezzi speciali di trasporto funebre che non fossero quelli comunali. Facevano eccezione casi particolari riconosciuti tali dal punto di vista sanitario o civile e attestati esclusivamente dall'autorità. Col tempo il costo dei carri speciali aumentò di

molto. L'inflazione raggiunse il top dopo la Grande Guerra, quando nel 1919 un carro di lusso costava L. 500, nel 1920 già L. 1.000.

Una svolta nel trasporto funebre si ebbe nel 1931, quando entrarono in uso le automobili. Era impresario funebre Eolo Marzetti (veniva da una precedente conferma d'appalto) vincitore per L. 130.000 annue. Fu lui che consigliò e sollecitò il Municipio alla grande innovazione, spinto da due ordini di ragioni: i carri in uso erano vecchi e andavano rinnovati, tanto valeva fare la grande scelta, dettata dall'igiene e dalle notevoli economie di esercizio del motore a scoppio. La Banca di Sericoltura finanziò la rivolu-

zione storica. I cavalli motore sostituirono quelli a quattro zampe! La gara d'appalto ribadiva tassativamente il divieto di mance e regalie d'ogni tipo all'appaltatore e al necroforo.

Finiva il cocchiere, nasceva lo chauffeur, i cavalli non facevano più le bizze e i bisognini lungo le strade e si nascondevano nel vano motore con la denominazione di hp (harse power), compressi nelle camere di scoppio! Non più neri e solenni in livrea. Ma rossi di fuoco per la combustione. Spariva il valletto che col passo lento e solenne accanto al cavallo ritmava e caricava l'atmosfera funerea e struggente di un dolore infinito.