

Cultura Trasporti funebri ‘speciali’ per personaggi famosi

di Emanuele Vaj

Nella prima settimana di dicembre 2016 vi è stato un evento che – sia pure con alcune differenze – ne ricorda un altro simile avvenuto ormai 151 anni fa, nel lontano 1865.

Di quale evento si tratta?

Della morte del Presidente cubano Fidel Castro – morto a L’Avana il 25 novembre (e cremato il giorno dopo) – le cui ceneri sono state trasportate con un automezzo militare sino a Santiago (sua città natale) distante quasi 1.000 km, attraversando letteralmente tutta l’isola in una settimana.

L’altro evento che lo aveva anticipato è quello del 16° Presidente americano Abramo Lincoln – assassinato il 15 aprile 1865 – il cui corpo fu trasportato con un treno speciale a Springfield dove era nato, lungo un apposito percorso di quasi 2.700 km (identico a quello – ma in senso contrario – seguito in occasione del suo insediamento).



Le sostanziali differenze (dovute in parte al ... progresso) riguardano *in primis* le CONDIZIONI in cui furono trasportati: Lincoln come salma (imbalsamata) e in bara aperta, Castro come ceneri in urna di legno protetta da una teca di vetro.

Il MEZZO: Lincoln con un treno speciale (Lincoln Special), Castro su un piccolo trailer trainato da una jeep militare.

La VELOCITÀ: il treno di Lincoln andava a 10 km all’ora con soste di due minuti in ogni località incontrata (piccola o grande) e il viaggio durò 13 giorni, quella di Castro non è conosciuta, ma – considerando quasi 1.000 km percorsi in 5 giorni – la si può stimare in 10/15 km all’ora.

La PARTECIPAZIONE: quasi un milione di persone vide la salma di Lincoln durante le soste notturne e più di tre furono quelli che assistettero al passaggio lungo i binari; per Castro le cronache parlano di “*quasi tutti i cubani*” (che sono in totale circa 12 milioni!).

Sono invece uguali le LOGISTICHE: infatti, sia l’uno che l’altro viaggiavano di giorno e la notte erano oggetto di omaggio da parte degli abitanti della località di sosta.

Ma quello del Presidente Lincoln non fu l’unico trasporto a mezzo ferrovia di imporranti personalità.

Infatti, all’inizio del secolo, nel maggio 1910, la salma del Re Eduardo VII fu trasferita da Londra – dove erano stati effettuati i solenni funerali di stato – a Windsor (40 km) per essere tumulata nella Cappella reale di St. George.

A seguire, nel gennaio del 1924, la bara (rossa e aperta) di Vladimir Lenin arrivò a Mosca da Gorki (130 km) – dove era deceduto – su un treno speciale con la locomotiva dipinta di rosso. Questa locomotiva, con il vagone usato per il trasporto della salma, è tutt’ora conservata in un piccolo museo situato nella stazione ferroviaria Paveletskaya (quella da dove parte il treno espresso per l’aeroporto). I mezzi sono perfettamente conservati se si pensa che vi furono collocati nel lontano 1948.

Per trovare un altro trasporto ferroviario dobbiamo fare un salto sino all'aprile 1945 per trasferire il defunto Presidente degli Stati Uniti Franklin D. Roosevelt da Warm Spring (Georgia), dove era deceduto, a Washington (1.150 km) per i solenni funerali e successivamente a New York, per essere sepolto a Hyde Park. La carrozza con la bara aveva i finestrini oscurati per rispetto ai congiunti a bordo.

Poi, nel gennaio 1965 ancora il treno porta il corpo di Winston Churchill da Londra a Handborough (100 km) per esservi sepolto. Il convoglio fu messo a disposizione dalla compagnia Pullman e trainato da una locomotiva chiamata Winston Churchill, della classe Battaglia d'Inghilterra, costruita nel 1950. Il vagone che ospitava la bara fu appositamente ridipinto.

Passano solo tre anni quando nel giugno 1968 la salma di Robert Kennedy (giunta in aereo da Los Angeles dove era stato assassinato) viaggiò da New York sino a Washington (370 km). Il tragitto che veniva normalmente coperto in circa quattro ore, a causa del grande numero di persone che facevano ala al convoglio lungo il percorso, ne comportò invece otto.

L'ultima volta che si è verificato un simile "evento ferroviario" in Canada è stato nel settembre 2000 da Ottawa (la capitale) a Montreal (200 km) per l'ex premier Pierre Trudeau la cui bara fu posta in una moderna carrozza panoramica, caricata e scaricata dagli agenti della *Royal Canadian Mounted Police*, meglio conosciuti come Giubbe Rosse.

Anche in Italia si effettuarono dei trasporti funebri ferroviari "speciali". Il primo fu nell'ottobre del 1921 quando un convoglio con uno speciale vagone partì da Aquileia e dopo 4 giorni (con soste notturne), giunse a Roma: portava la salma del Milite Ignoto, poi tumulata sull'Altare della Patria.



Cinque anni dopo – nel gennaio 1926 – in occasione della morte a Bordighera della Regina Margherita, fu organizzato un imponente servizio ferroviario per il trasporto della salma a Roma. La bara fu posta sul treno reale (l'*Airforce One* di allora ...) in una carrozza appositamente adibita e addobbata come camera ardente e visibile dall'esterno (assomigliante a quella di Abramo Lincoln).

I convogli erano tre: uno di staffetta che precedeva di poco il secondo, il quale era il treno reale con la bara, ed il terzo che trasportava circa trecento corone di fiori offerte dalla popolazione locale (un vero carro ... portafiori).

I treni partirono il 10 gennaio e dopo un giorno di viaggio, in cui effettuarono 92 soste, per l'omaggio dei cittadini, giunsero a Roma l'11 gennaio.



Nota

Questi i riferimenti a trasporti "illustri", ma che il trasporto delle salme dei "comuni mortali" a mezzo ferrovia (su lunghe percorrenze nazionali) fosse abbastanza utilizzato sino agli anni 70 (quando l'aereo divenne più competitivo) è confermato dal vigente D.P.R. 285/90 che – all'art. 34 – prevede la possibilità del trasporto anche a mezzo ferrovia. Per i trasporti internazionali, poi, l'Accordo di Berlino (1937) prevedeva questo mezzo all'art. 5.