

ORIGINI E SVILUPPO DELLE TRANVIE

Tram al *Bivio*

Il perché di un nome "sbagliato"

La necessità e la finalità sociale del trasporto pubblico urbano fu subito evidente con l'ingrandirsi delle città.

Nacquero così carrozzoni coperti con posti a sedere e trainati da cavalli: gli *Omnibus*, parola latina che significa *per tutti* e, dunque, emblematica della loro destinazione popolare. In precedenza erano disponibili solo le carrozze a pagamento: gli antenati degli odierni taxi. Nel 1835 fu istituita la prima linea di omnibus tra Milano e Monza.

Il passaggio al tram, sempre trainato da cavalli, fu naturale perché le strade di allora erano spesso sconnesse e le rotaie, invece, garantivano al tram una marcia più regolare e priva di scossoni (come è ancora oggi rispetto agli autobus) oltre ad un minor affaticamento dei cavalli.

La prima linea tranviaria a cavalli fu istituita l'8 luglio 1876 tra Milano e Monza ed in città si continuarono ad usare i cavalli sino all'avvento del tram elettrico.

Sulle linee intercomunali, invece, lo sviluppo della trazione a vapore permise l'utilizzo di treni composti da piccole locomotive trainanti uno o più carri merci e carrozze viaggiatori. Rispetto alla costruzione di una ferrovia, posare binari a lato delle strade ordinarie era più facile, costava meno e consentiva un servizio con fermate più ravvicinate; perciò questa soluzione ebbe rapida diffusione.

Prima in Italia fu la Milano-Vaprio il 6 giugno 1878.

Sulla strada Valassina la Tramway & General Works Company inaugurò il 29 settembre 1881 la linea Milano-Giussano ed aprì la diramazione da Seregno a Carate Brianza l'8 agosto 1886.



La The Lombardy Road Railways Co. Ltd. rilevò la linea nel 1889, la gestì fino alla sua elettrificazione e, il 15 novembre 1890, aprì un secondo itinerario a vapore: la

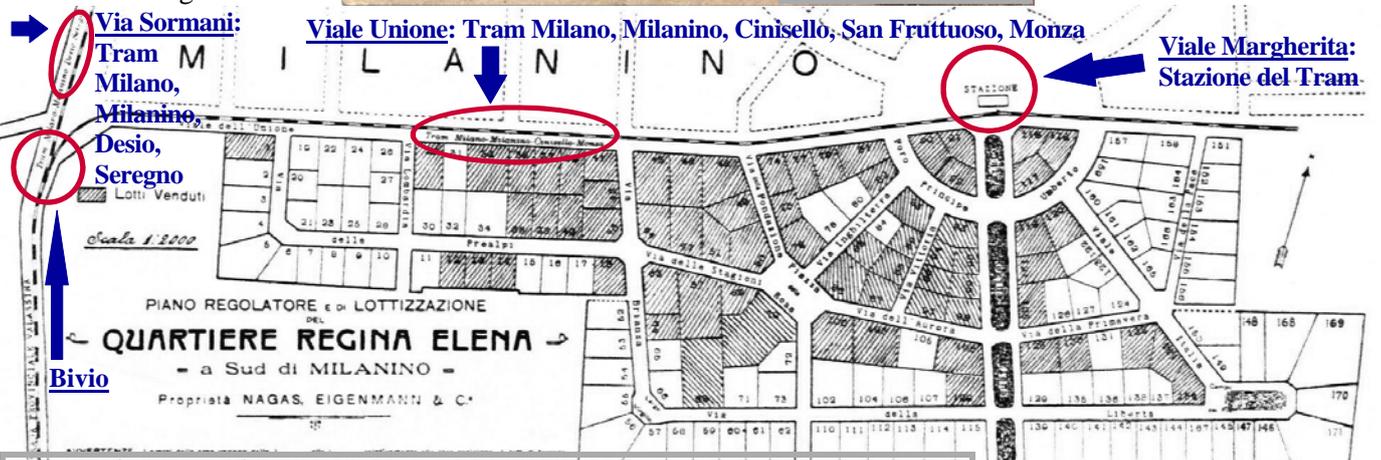
LOMBARDY ROAD RAILWAYS CO. LTD.
Situazione linee al 31 dicembre 1915
— Attive - - - - Sopprese



Cusano-Cinisello-San Fruttuoso-Monza che, a Cinisello, percorreva le vie Marconi, Dante e Carducci dove c'era la fermata principale.

Poiché la biforcazione dalla Milano-Carate/Giussano avveniva all'altezza di viale Unione, il luogo è ancor oggi identificato come *Bivio* anche se le strade che vi si incrociano sono... cinque!

Mauro Anzani



Progetto del quartiere Regina Elena dalla rivista "Case popolari e città giardino" del 1910

(continua a pag. 7 >)