

Tutti in carrozza! Debutta il servizio dei tram a cavalli

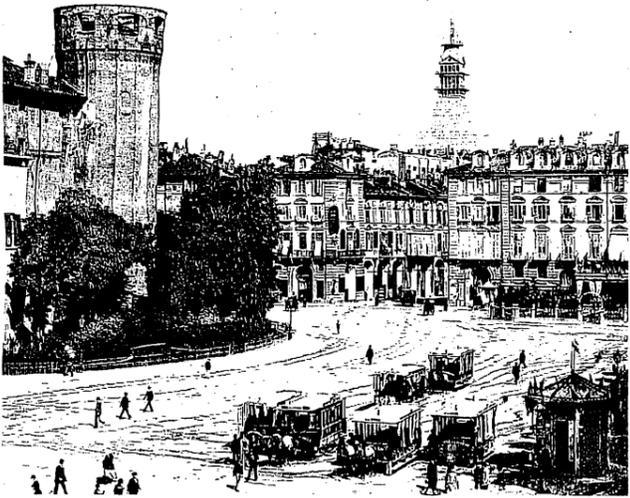
16

sabato 29 dicembre 2011

Tutti in carrozza! Il primo gennaio 1872 venivano inaugurate le prime linee di tram a cavalli su rotaia. Per una città in tumultuante espansione, era una novità destinata a cambiare per sempre la storia cittadina, anche se, va detto, i mezzi pubblici torinesi avevano una storia ben più antica: risaliva infatti al 1845 il primo servizio di omnibus a cavalli, con due linee, una che univa piazza Statuto a piazza Vittorio e l'altra che univa Porta Palazzo all'attuale via Mazzini. Tariffa un po' cara per il servizio offerto: una corsa costava 20 centesimi, con possibilità di utilizzare con lo stesso biglietto una qualsiasi delle due linee cittadine.

Noi le chiamiamo così, linee, ma all'epoca gli omnibus non avevano binari ed erano un po' goffi, in mezzo ad un traffico tutt'altro che semplice: le vetture erano continuamente rallentate da carrozze, pedoni, ciclisti, che attraversavano all'improvviso o passeggiavano in mezzo alla carreggiata. Stando alle cronache dei giornali, gli incidenti, spesso mortali, erano all'ordine del giorno; alcuni venivano investiti addirittura mentre aspettavano il mezzo pubblico; era in un certo senso inevitabile, perché le banchine non esistevano e gli omnibus si prendevano "al volo", oppure richiedendo la fermata in un punto qualsiasi del percorso. Immaginate voi il caos.

Così, per velocizzare il servizio, venne l'idea di realizzare una rete di "tramways" su rotaia. A proporre il progetto in Comune fu l'ingegner Saverio Avenati, che il primo gennaio 1871 inaugurò le sue tre linee di tram su binario. I cavalli erano maremmani ed ungheresi, assai robusti. Le tre linee di tram avevano tutte il loro capolinea in piazza Castello e il loro percorso si sviluppava in modo radiale fino alla periferia: la numero 4 verso la Barriera di Nizza,



la numero 5 verso la Barriera di Casale e la numero 6 verso la Barriera di Piacenza. Gli affari andarono bene: nel 1874 una società con sede a Bruxelles, la Società Anonima dei Tramway di Torino (comunemente detta "La Belga") rilevò le linee gestite dall'Avenati, mentre una manciata di mesi dopo una

nuova compagnia, la dalla Società Torinese Tramways e Ferrovie Economiche, istituì nuove linee per arrivare nel giro di pochi anni a quindici diverse destinazioni.

A noi tutto ciò può sembrare banale, specialmente per una città come Torino nella quale oggi ci sono decine di diverse linee di trasporto

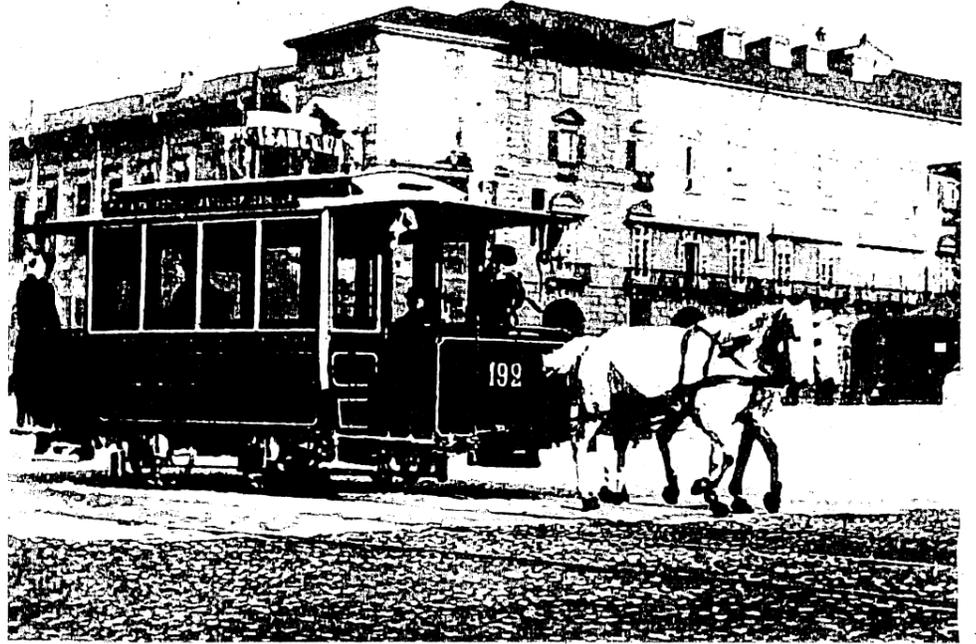
pubblico; eppure, all'epoca si era in una specie di giungla, nella quale ogni compagnia era in lotta con la rivale e nella quale i binari venivano posti in modo del tutto autonomo. Succedeva così che al capolinea dei tram si creassero veri grovigli di binari, appartenenti ognuno a società diversi, e per i condu-

centi non era facile imboccare il giusto percorso. Un miglioramento avvenne nel 1896, quando la Belga e la Torinese furono riunite in una sola compagnia.

Il cammino verso il progresso fu comunque lento, caratterizzato da introduzioni (come l'elettrificazione di alcune tratte e l'istituzione

delle moderne fermate fisse) che furono guardate con sospetto dai torinesi. In particolare, furono osteggiate le fermate con pensilina: perché definire il punto esatto di sosta del tram, quando si poteva, seppure con molti rischi, prendere la corsa "al volo"?

Giorgio Enrico Cavallo



1) Le tre linee di tram avevano tutte il loro capolinea in piazza Castello e il loro percorso si sviluppava in modo radiale fino alla periferia: la numero 4 verso la Barriera di Nizza, la numero 5 verso la Barriera di Casale e la numero 6 verso la Barriera di Piacenza 2) I mezzi pubblici torinesi avevano però una storia ben più antica: risaliva infatti al 1845 il primo servizio di omnibus a cavalli, con due linee, una che univa piazza Statuto a piazza Vittorio e l'altra tra Porta Palazzo e via Mazzini