

VareseNews

Metamorfosi urbana a Varese: una gita in tram nella vecchia Varese

Pubblicato: Lunedì 11 Aprile 2022



*Ogni lunedì, con una passeggiata virtuale, la rubrica “Metamorfosi urbana” vi racconta le trasformazioni che ha subito Varese negli ultimi cento anni, da quando cioè è diventata capoluogo di provincia. A firmarla è **Fausto Bonoldi**, storica firma del giornalismo varesino che su questo argomento, che tratta da anni nel gruppo Facebook *La Varese Nascosta*, ha scritto anche un libro, edito da Macchione, dal titolo “*Cara Varese come sei cambiata*”*

GUARDA TUTTE LE ALTRE PUNTATE

Metamorfosi urbana, cinquantaseiesima puntata: una gita in tram nella vecchia Varese

Il 24 agosto del 1895, dal piazzale posto tra le due stazioni ferroviarie, quella della Mediterranea (poi Fs), inaugurata nel 1865, e quella delle Nord (1885), partì il primo tram varesino, il mezzo di trasporto pubblico ecologico a cui la città rinunciò poco più di mezzo secolo dopo (l'ultimo viaggio ebbe luogo il 31 agosto del 1953) per fare spazio all'inquinante trasporto su gomma.

La prima linea collegava la città a Robarello, allora frazione del Comune autonomo di Sant' Ambrogio Olona, ma nel volgere di due settimane i binari furono portati fino alla Prima Cappella, nel piazzale oggi intitolato a Giuseppe Montanari, dove il primo tram giunse il 7 settembre del 1895. Tempi d'esecuzione delle opere pubbliche impensabili oggi quando i soli preliminari burocratici talvolta durano anni.

Il viaggio inaugurale del 24 agosto 1895 fu una grande festa popolare, con il tram che passò tra ali di folla plaudente, con qualche momento di apprensione quando si trattò di affrontare la salita tra il viale Aguggiari e il centro di Sant’Ambrogio. Scrive il compianto professor Francesco Ogliari, storico dei trasporti, nel suo libro “Una stupenda gita in tram” che alla «Ripidissima salita di Sant’Ambrogio la folla improvvisamente tace: c’è una rampa del 7 per cento e il tram deve superare un dislivello 30 metri. Qualcuno dubita, qualche altro trema (...) ma il fantastico mostro elettrico supera il dislivello e giunge vittoriosamente al ristorante Prealpi».

La prima linea tranviaria fu pensata anche per favorire l’”industria” del turismo e della villeggiatura, che aveva alle pendici del Sacro Monte il maggior bacino di sviluppo. Vero che anche prima del tram la nostra montagna sacra aveva attratto, oltre ai pellegrini, schiere di visitatori anche illustri, come Stendhal e Giovanni Verga, ma non c’è dubbio che il trasporto su rotaia incrementò, grazie al taglio dei tempi di spostamento, l’afflusso dei turisti. Calcolò lo stesso professor Ogliari che, una volta entrate in funzione le funicolari, non occorre più di un’ora e mezzo per trasferirsi, con treno, tram e funicolare, dalla stazione milanese di piazzale Cadorna a Santa Maria del Monte.

di Fausto Bonoldi