

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI

Le fotografie qui riprodotte sull'inaugurazione a Milano, nel 1893, della prima linea sperimentale di tram a trazione elettrica sono la preziosa testimonianza di una svolta industriale. La concessione del servizio dei tram alla Società Edison offre infatti la possibilità di aumentare enormemente la produzione e distribuzione dell'elettricità grazie alla costruzione della prima centrale idroelettrica di Paderno d'Adda. Ma questa serie di fotografie è anche un reportage di valore sociologico e urbanistico.

“Milano città delle scienze” è lieta di presentare una testimonianza di grande interesse sull'entrata in servizio a Milano dei tram a trazione elettrica della Società Generale Italiana di Elettricità “Sistema Edison” nel 1893. Si tratta di una serie di undici fotografie appartenenti all'archivio privato Bertini-Rebeschini, raccolte all'epoca dall'ingegnere Angelo Bertini (1857-1915), uno dei protagonisti degli esordi della Società Edison, di cui divenne il direttore tecnico generale e che era anch'egli al pari di tanti esponenti della comunità scientifico-tecnologica della fine del XIX, un adepto della nuova arte fotografica.

Diplomatosi al Regio Istituto tecnico superiore di Milano, il futuro Politecnico, Bertini divenne il braccio destro di Giuseppe Colombo, il fondatore della Edison durante la costruzione del primo grande impianto europeo di distribuzione dell'illuminazione elettrica e coordinò poi i lavori della centrale idroelettrica di Paderno sull'Adda, anche questa una pietra miliare della storia dell'industria elettrica italiana e dell'azienda che si era posta alla sua testa.

Che Angelo Bertini volesse immortalare in fotografia la nascita della trazione elettrica tramviaria si comprende facilmente. La concessione dell'elettrificazione del trasporto pubblico milanese giocò infatti per le sorti dell'azienda un ruolo cruciale. La concessione, ottenuta nel novembre del 1892, era ventennale: il comune di Milano restava proprietario del servizio e delle linee, mentre all'impresa assuntrice spettava la gestione del servizio e del personale. I costi per la manutenzione dei binari, a carico del comune, erano prelevati dal ricavo della gestione: il 60% dell'utile netto spettava al comune, il 40% alla società concessionaria. Ma quell'elettrificazione del servizio tramviaria significava una domanda quotidiana di energia nell'arco di diciotto ore al giorno e ciò rendeva possibile, anzi imponeva moltiplicare la produzione di energia investendo nella nuova tecnologia di grandi centrali idroelettriche come quella di Paderno.

Delle undici fotografie qui riprodotte, tutte stampe su carta, le prime tre, raffiguranti le nuove vetture tramviarie al capolinea in piazza del Duomo sono stampe artigianali e potrebbero essere attribuite allo stesso Bertini. Sono invece opera di fotografi professionali le altre nove, relative ai successivi tratti della nuova linea tramviaria, fino al terminus di Porta Sempione e ritorno, come pure le ulteriori fotografie scattate al capolinea di piazza del Duomo.

L'immagine in sé dei primi tram elettrici milanesi ci è oggi abbastanza familiare. Ma nel suo insieme questa serie di fotografie costituisce la più ricca e articolata testimonianza visiva dell'avvento del nuovo sistema di trasporto e del suo impatto sui contemporanei. Il merito di queste fotografie è di

formare un reportage. Il nuovo tram vi è ripreso *in situ* e in azione. Le prime tre immagini lo ritraggono circondato da una folla di spettatori e con i primi passeggeri seduti a bordo e come pietrificati. Lungo il percorso altri gruppi di curiosi e passanti sono attratti da quel nuovo tram senza cavalli. In piazza Cordusio, per vederlo da vicino, una donna accorre trascinando per mano una bambina. In più di una fotografia il tram è inquadrato accanto ai nuovi lampioni dell'illuminazione elettrica, come in una simbolica simbiosi della modernità urbana.

Un altro aspetto rilevante che traspare da queste fotografie è di carattere urbanistico. Il percorso della linea andava da piazza Duomo a Porta Sempione (oggi Piazza Sempione) lungo via Mercanti, via Dante, Foro Bonaparte e una volta superata la Stazione delle Ferrovie Nord percorreva le vie Vincenzo Monti e Mario Pagano: era la più moderna area residenziale prospiciente sul grande Parco Sempione prevista un decennio prima dal famoso piano regolatore dell'architetto Beruto.

I nuovi tram sono dotati di una velocità di gran lunga maggiore rispetto ai vecchi omnibus a cavalli, eppure li vediamo ricalcare i binari e gli assi della viabilità tradizionale. L'elettrificazione mantiene i tracciati radiali di sempre convergenti nella piazza del Duomo. Cosicché il protagonista di queste immagini di modernizzazione della città risulta essere il monumento più tradizionale del suo passato: il Duomo di Milano, o, per meglio dire, la piazza del Duomo, con la sua enorme capacità di attrazione. Delle prime diciotto linee elettrificate che saranno via via messe in servizio, ben quindici avranno qui il loro capolinea.

In quella giornata inaugurale furono 10216 i passeggeri trasportati tra le 7 del mattino e le 23. Otto le vetture in servizio quel giorno, di colore rosso, dotate di motori Thomson Houston a corrente continua da 600 CV in grado di sviluppare una velocità di 30 km orari. A due assi, avevano un carrello metallico e la cassa in legno. Misuravano 7,5 m. di lunghezza e 2 m di larghezza e potevano trasportare fino a 36 passeggeri. Le ditte costruttrici andavano dalla Breda, alla Grondona, dalle Officine Meccaniche alla stessa Edison per le parti elettromeccaniche.

L'esperimento ebbe successo: cinque anni dopo, alla fine del 1898, le linee si estendevano già per oltre 61 chilometri, facendo di Milano la città europea con la più vasta rete di tram a trazione elettrica.

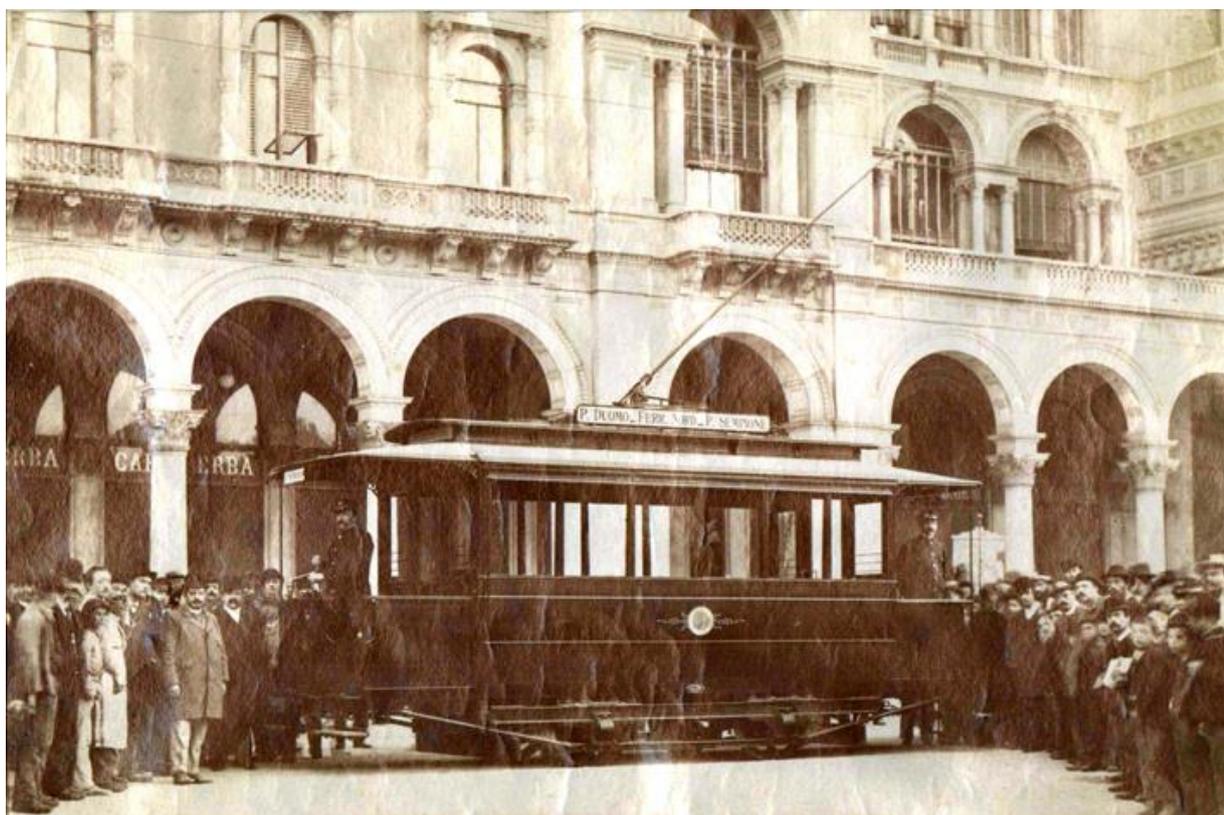
L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



1. Inaugurazione del servizio tramviario a trazione elettrica, Milano 2 novembre 1893. Piazza del Duomo, lato Portici settentrionali. Stampa su carta, dimensioni dell'originale non conosciute. Cortesia Guido Bertini.

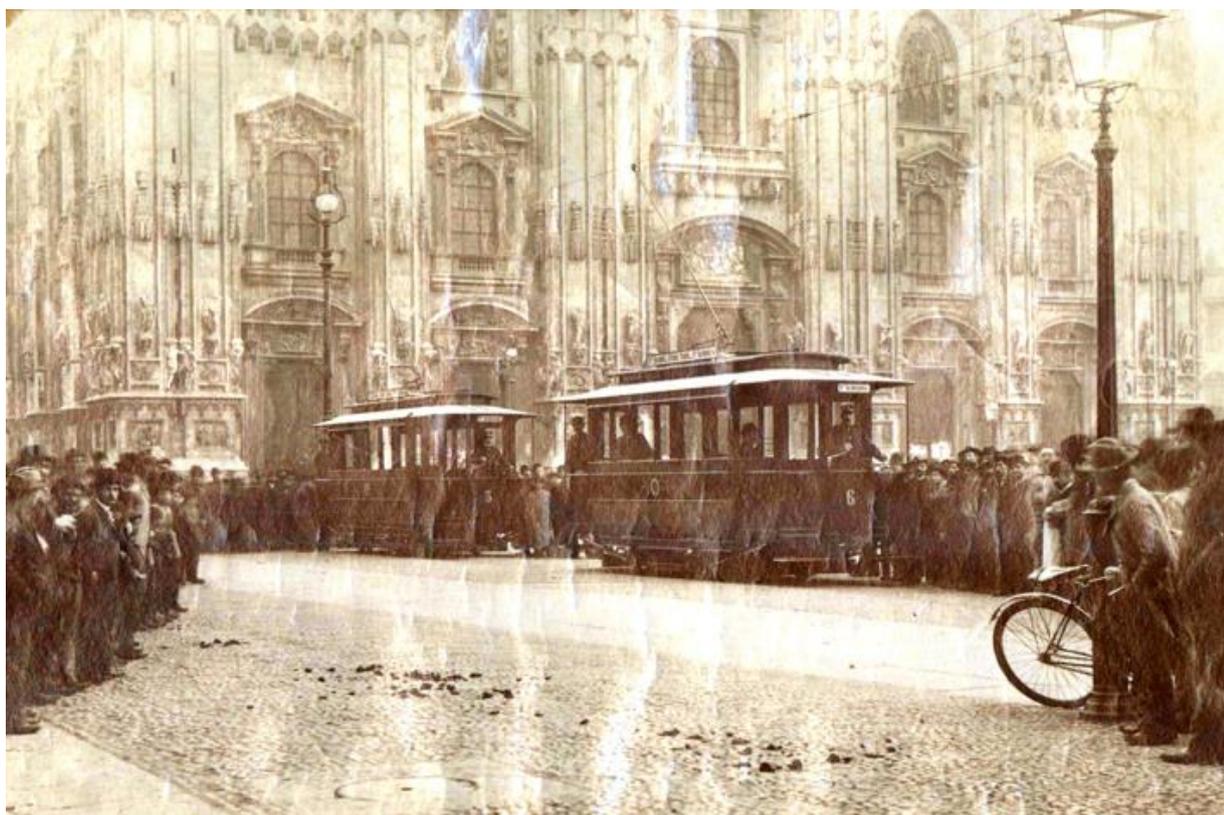
A destra un lampione dell'illuminazione a gas alla quale era subentrata dal 1888 l'illuminazione elettrica con lampade ad arco di cui la fotografia inquadra un lampione.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



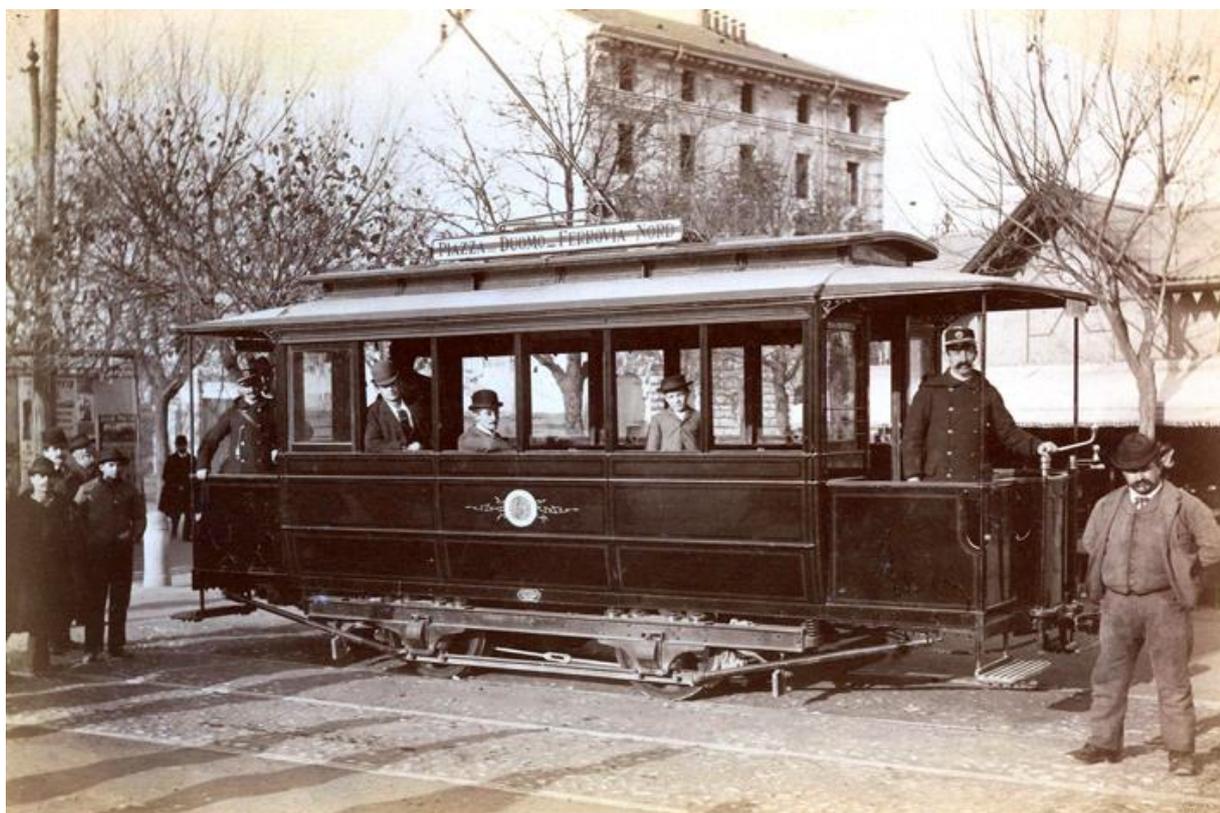
2. Vettura tramviaria Edison in piazza Duomo, lato Portici settentrionali, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia Guido Bertini.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



3. Vetture della linea Piazza Duomo – Porta Sempione, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia Guido Bertini.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



4. Vettura al terminus di Porta Sempione, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia Guido Bertini.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



5. Vettura tramviaria Edison in via Mercanti, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia Guido Bertini.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



6. Linea inaugurale del tram a trazione elettrica in via Mario Pagano verso l'Arco della Pace, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia di Guido Bertini.

A destra si riconosce il fossato del bastione di Porta Sempione, non ancora trasformato nel bordo settentrionale del nuovo Parco Sempione.



7. Inaugurazione del servizio tram elettrici Edison, capolinea in piazza Duomo, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia di Guido Bertini.

A destra della Galleria Vittorio Emanuele e dei Portici settentrionali il palazzo con due torri dei Magazzini Bocconi, inaugurato nel 1889 più tardi ricostruito e ribattezzato *La Rinascente*. A sinistra si vede un lampione dell'illuminazione elettrica in funzione di sostegno della linea aerea dei tram.



8. Inaugurazione del servizio tram elettrici Edison, capolinea in piazza Duomo, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia di Guido Bertini.

Alla sinistra del Duomo, dietro il palazzo dei Magazzini Bocconi il cosiddetto “caminone”, ossia la ciminiera della centrale termoelettrica di via Santa Radegonda, realizzata nel 1883 dalla Società Edison.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



9. Inaugurazione del servizio tram elettrici Edison, capolinea in piazza Duomo, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia di Guido Bertini.



10. Vettura Edison in Foro Bonaparte, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia di Guido Bertini.

Sullo sfondo della fotografia, presa da piazza Cairoli, il palazzo della Società italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, poi sede della Società Edison.

L'INAUGURAZIONE DEI TRAM A TRAZIONE ELETTRICA NELLE FOTOGRAFIE DELL'ARCHIVIO BERTINI – REBESCHINI



11. Vettura Edison in piazza Cordusio, 2 novembre 1893. Stampa su carta, dimensioni dell'originale n. c. Cortesia di Guido Bertini.