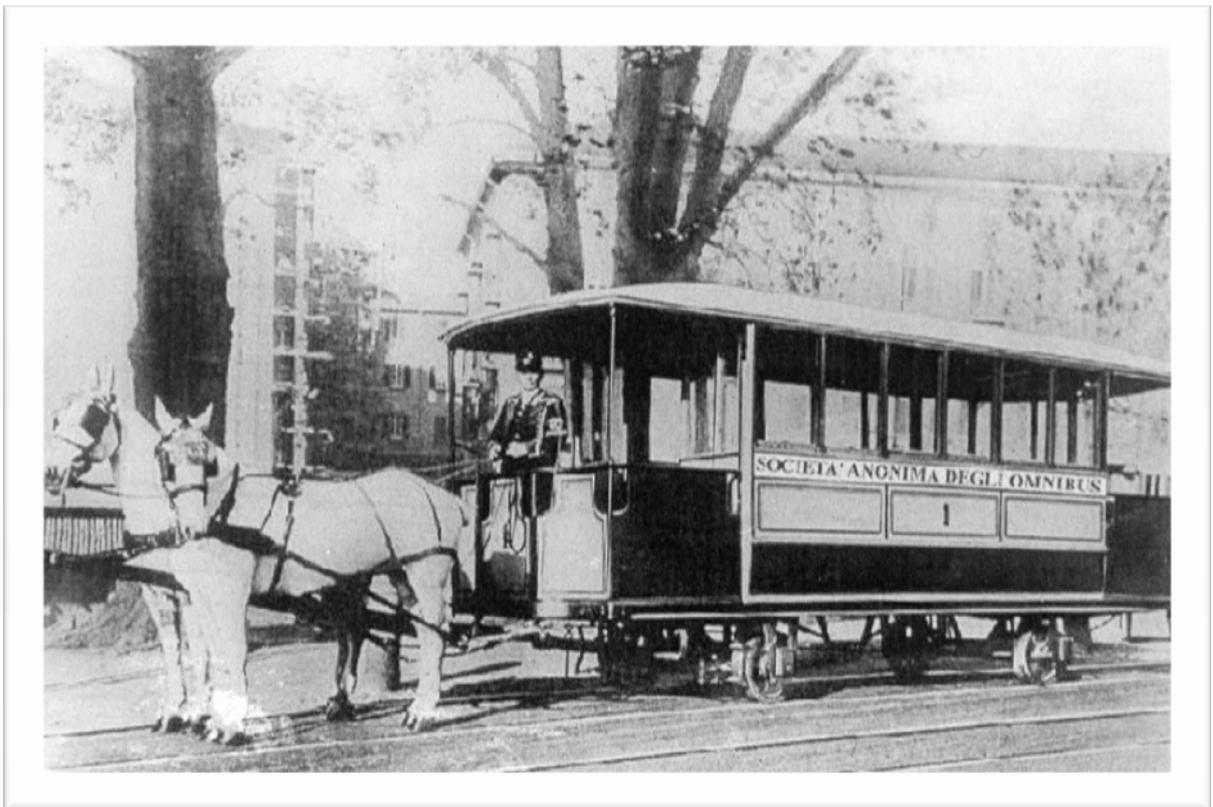


Gli antichi MEZZI di TRASPORTO a Concorezzo



Testo: *Giuliano Bonati*
Antonio Viganò

Ricerche fotografiche: *Luigi Lissoni*
Carlo Mariani

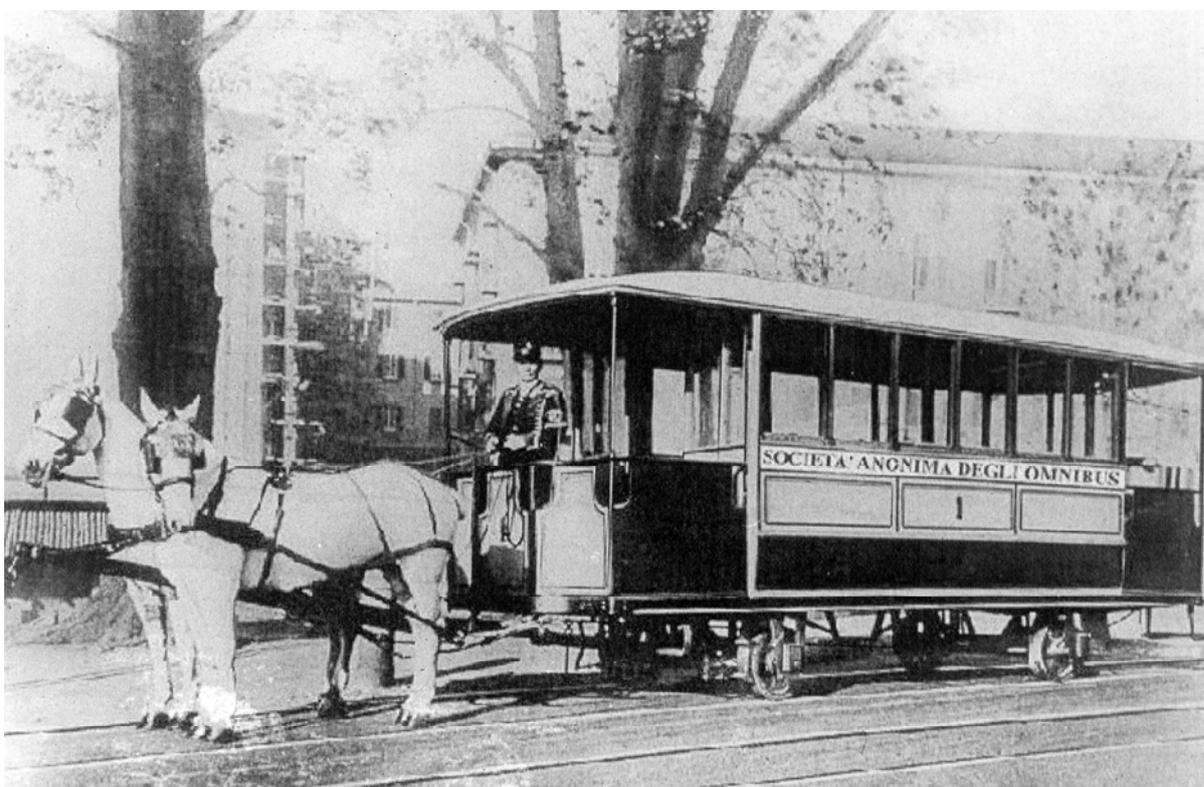
INDICE

Il tram a cavalli.....	pag.	3
I tram a vapore.....	“	4
La linea Monza-Trezzo-Bergamo.....	“	7
Gli sviluppi dall'inizio del '900	”	8
La gente e i tram.....	”	11
I carretti e i calessi.....	”	13
Gli autocarri.....	”	14
Il motocarro e le moto.....	”	16
I “motor scooters”	”	18
Le automobili.....	”	19
La bicicletta.....	”	21
Video-cassette sugli antichi mezzi di trasporto in Lombardia.....	”	22

Il tram a cavalli

I nostri antenati fino al 1800 per recarsi a Milano, a Monza, a Vimercate o nei paesi vicini non avevano altri mezzi se non i carretti dei contadini o, i più ricchi, i calessi. Quindi i viaggi erano faticosi e duravano a lungo. Perciò i Concorezzesi, come gli abitanti degli altri paesi, viaggiavano poco e tutta la loro vita si svolgeva all'interno del paese, con pochi rapporti con il mondo esterno. Del resto quasi tutti i Concorezzesi in quel tempo erano contadini e quindi lavoravano nei campi attorno al paese, senza bisogno di andare fuori. Alle necessità della vita provvedevano con i propri mezzi: il vitto era fornito dagli animali domestici (le mucche, i maiali, i polli, i conigli), in casa avevano il telaio con cui fabbricavano i tessuti, ai piedi avevano gli zoccoli di legno fabbricati in casa.

Tuttavia sappiamo che a metà circa del **1800** era già in funzione da Concorezzo a Milano **una carrozza pubblica trainata da cavalli**, guidata da un postiglione di nome Corno. Viaggiava solo il sabato, partendo dalla piazza della chiesa e impiegava in media circa quattro ore a percorrere le 12 miglia (circa 18 chilometri) da Concorezzo a Milano Porta Orientale, l'attuale Porta Venezia. La velocità media, dunque, era inferiore a quella di un pedone.



Nel **1877** si costituiva a Monza un comitato per progettare una **“ippovia”**, cioè una linea fissa di collegamento con carrozze trainate da cavalli, per unire Monza con Vimercate, passando da Concorezzo. Ma poi il progetto fallì.

In quel tempo erano già sorti a Concorezzo diversi stabilimenti: per la tessitura la “Gasparetti e Meda”, la “Frette” e il “Linificio Varisco”; per la falegnameria la “Monti e cantieri” e la “Fratelli Villa”; per la meccanica la “Ditta Ronchi” Il loro personale era costituito da operai che avevano lasciato i campi, attratti dal maggior guadagno che gli stabilimenti offrivano e dalla speranza di fare minore fatica rispetto al lavoro nei campi.

I tram a vapore

Ma anche altri stabilimenti, molto importanti, si erano aperti a Monza, a Vimercate, a Bergamo e a Milano, per cui gli operai concorezzesi cominciarono a pensare di recarsi in quelle città a lavorare, per guadagnare di più. Bisognava, però, disporre dei mezzi di trasporto necessari. L'Amministrazione Comunale interpretò questa esigenza e nel 1878 stanziò 800 lire per partecipare al programma di **una linea tranviaria a vapore da Milano a Vimercate**. Il progetto andò a buon fine e la linea venne inaugurata il 1° luglio 1880. I nostri concittadini apprezzarono questa iniziativa e sempre più numerosi trovarono lavoro fuori paese, dove si recavano con il nuovo mezzo di trasporto, che si chiamava “tramway” (pronunciato in dialetto “tranvai”). Così si accentuò il travaso dei lavoratori dalla campagna agli stabilimenti.

Ma **com'era fatto quel tram?**



Le carrozze offrivano uno scarso comfort e le loro piattaforme di estremità, i così detti “terrazzini”, avevano una chiusura costituita solo da un cancelletto manovrato a mano. Ma, soprattutto, erano aperte ed esponevano a tutte le intemperie coloro che vi si trattenevano. I convogli erano composti fino a 7/8 vetture ed erano trainati da motrici a vapore, quasi tutte del tipo “cabinato”, cioè dotate di un rivestimento esterno scuro, di metallo, che copriva la caldaia, le ruote e la cabina. Questa ospitava il manovratore e il fuochista, cioè colui che con una pala immetteva nella caldaia il carbone, necessario a far bollire un serbatoio di acqua che produceva il vapore necessario a far funzionare la macchina. Dal fumaio usciva un gran fumo, misto a scorie di carbone bruciato, che entrava dai finestrini nelle carrozze e, oltre a rendere difficoltosa la respirazione, sporcava i passeggeri. I più facoltosi di loro, quindi, prima di salire sul tram, per proteggersi da questo fumo e dalla polvere si mettevano indosso un leggero e lungo soprabito, che si chiamava “spolverino”. Con la cabinatura queste locomotive assumevano la buffa forma di uno scuro parallelepipedo, che sembrava scivolare sulle rotaie, perché le ruote non si vedevano. Queste macchine avevano una potenza fra i 30 e i 60 cavalli vapore, quindi inferiori a quelli di un’automobile Panda di oggi. Per questa limitata velocità il tram fu soprannominato scherzosamente “**Gamba da legn**”, cioè “di legno”, con riferimento a una persona che, priva di una gamba, sostituita da una di legno, è costretta a camminare lentamente. Il “Gamba da legn”, provenendo da Vimercate, a Concorezzo imboccava l’attuale via Libertà, che allora si chiamava “Via del Borgo”.



Però per farlo passare si dovette abbattere una vecchia porta, ormai priva dell'antico portone, che era situata all'incrocio con la strada per la Morosina (attuale via XXV aprile). Per lo stesso motivo anche a Vimercate si dovettero demolire due antiche porte d'ingresso alla città.

Per cercare di evitare incidenti in paese, il passaggio del tram era preannunciato e preceduto da una persona a piedi, che suonava una trombetta e sventolava una bandierina rossa. Anche il macchinista del tram suonava una campanella allo stesso scopo. Tuttavia anche così capitavano degli incidenti, come quello del sarto Cavenaghi, che ebbe amputata una gamba. Questo avveniva perché il tram, specialmente in via del Borgo, rasentava le case e i loro ingressi, senza che vi fosse alcuna protezione.



In fondo a via del Borgo il "Gamba da legn" svoltava a destra e imboccava l'attuale via De Giorgi, in fondo alla quale doveva effettuare una difficile manovra per superare l'angolo retto davanti all'ingresso dell'attuale Oratorio. Quindi proseguiva per Milano. Per arrivare in città impiegava 1 ora e 11 minuti e i passeggeri spendevano in 1^ classe 1 lira e 25 centesimi.

La linea Monza-Trezzo-Bergamo

Ma altre città con i loro stabilimenti richiamavano i concorezzesi: Monza, Vimercate, Dalmine, Bergamo.

Nel **1888** si costituì un consorzio di paesi per la costruzione di una

“Linea tranviaria Monza-Concorezzo- Vimercate-Trezzo-Osio-Bergamo”.

La nostra Amministrazione Comunale, nella seduta straordinaria del 10 giugno 1888, deliberò di concorrere all'impresa con la quota di £. 3.408,27 a fondo perduto, pagabili in 10 anni senza interessi. Tra coloro che contribuirono alla spesa la delibera comunale cita il Comm. Dott. Angelo Villa Pernice, che si impegnò con £. 50 per 10 anni e la Ditta “Gasparetti e Meda” con £. 100 per 10 anni. La delibera, a firma del presidente A. Brioschi (sindaco) e del segretario G. Bonfanti, fu approvata dalla “Onorevole Deputazione di Milano” con decreto n. 3823 del 20 luglio 1888.

Questa linea **cominciò a funzionare il 1° luglio 1890**.

A Concorezzo percorreva l'attuale via Dante e ha mantenuto quel percorso per tutta la sua esistenza. Fino agli inizi degli anni 30 del '900 furono utilizzate **motrici a vapore**, uguali a quelle che trainavano il tram Milano-Vimercate. Mentre però quello fu chiamato, come abbiamo visto, “Gamba da legn”, soprannome comune a tutti i tram a vapore del territorio milanese, il tram della Monza-Trezzo-Bergamo fu soprannominato **“Sgich”** che, secondo Pasquale Valtolina (nel volume “Gamba de legn e altri Tramway” Bellavite editore in Missaglia) deriva da una breve filastrocca dialettale che cominciava così: “Sgich Carlen, nem, nem...”.

Alla stazione di Vimercate i passeggeri delle due linee avevano la possibilità, cambiando tram, di andare da Milano fino a Bergamo e viceversa.

Così, alla fine dell' '800, Concorezzo si trovò nella situazione privilegiata fra tutti i paesi attorno di essere attraversata da ben due linee tranviarie. Ciò costituì un fattore molto importante di sviluppo per il nostro paese, non solo dal punto di vista economico, ma anche sociale e civile, perché i nostri predecessori ebbero la possibilità di uscire più facilmente dall'isolamento contadino di cui abbiamo parlato prima, di conoscere come si svolgeva la vita negli altri paesi e nelle grandi città e in questo modo Concorezzo poté progredire più rapidamente dei paesi circostanti.

Gli sviluppi dall'inizio del '900

Osserviamo ora il percorso della linea "Monza-Trezzo-Bergamo".

Superato il ponte sull'Adda a Trezzo, da quella linea si staccò **nel 1908** un lungo binario di raccordo, utilizzato per le sole merci, al servizio degli importanti "Stabilimenti Tessili Italiani" di Crespi d'Adda. I proprietari del cotonificio avevano costruito vicino a quel paese un intero villaggio, con le case e i villini per i lavoratori, la villa della famiglia Crespi in forma di castello, la chiesa, i servizi, i luoghi di ritrovo, il cimitero. Oggi il cotonificio non funziona più, ma quel villaggio costituisce un eccezionale monumento storico, un esempio di archeologia industriale, che è stato dichiarato "Patrimonio dell'umanità", sotto la tutela dell'UNESCO, l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, le scienze, la cultura, con sede a Parigi.

Nel 1932 su quella linea le motrici a vapore furono sostituite da **elettromotrici, alimentate da accumulatori**, in grado di trasportare anche passeggeri.



Esse non producevano fumo ed erano silenziose. Inoltre la velocità del convoglio passò dai 20 Km. all'ora del vecchio tram ai 40 Km. all'ora. Però queste nuove elettromotrici non erano forti come le vecchie motrici a vapore e potevano rimorchiare al massimo 3 carrozze. A questo nuovo tram fu dato un colore paglierino.

Nell'ultima guerra il ponte di Trezzo sull'Adda subì gravi danni per i bombardamenti aerei del **1943/44**. Per questo l'antica travata del ponte divenne pericolante e in qualche modo dovette essere riparata. Ma la linea fu suddivisa in due tronconi; di cui uno si fermava prima del ponte e l'altro riprendeva al di là dell'Adda, fino a Bergamo.

Poi, però, nel **1952** l'antica travata riparata in precedenza si dovette sostituire e in quell'occasione fu soppresso definitivamente il tronco da Trezzo a Bergamo, perché al di là del ponte non esistevano più delle sottostazioni per la ricarica degli accumulatori della motrice.

Da allora la vecchia linea "Monza-Trezzo-Bergamo" andò di mano in mano perdendo di importanza fino a che, il **28 giugno 1958**, un ultimo tram di quella linea fece il percorso da Monza a Trezzo e poi **fu sostituito con autobus**.

Vediamo ora le vicende dell'altro tram, il **Milano-Vimercate**. Esso dal 1880 proseguì il suo servizio senza novità fino ai primi decenni del '900. **Nel 1926** subentrò nella gestione della tranvia una nuova società, la STEL (Società Trazione Elettrica Lombarda), che trasformò **la Milano-Vimercate da linea a vapore in linea elettrica**, inaugurata il **28 maggio 1929**. Il materiale era il più moderno e potente esistente in Italia e le motrici, con una potenza di 420 cavalli vapore, avevano una velocità fino a 60 km . all'ora e trainavano 8/10 carrozze. Queste ebbero il caratteristico colore bianco-gesso.



Per non intralciare lo sviluppo della città di Milano, il capolinea cittadino di questa tranvia fu trasferito da Viale Monte Nero a Porta Venezia, in zona più periferica e successivamente, nel **1931**, in via Benedetto Marcello.

A Concorezzo il percorso fu modificato e , invece di attraversare il centro del paese, la linea fu spostata in una zona allora periferica, l'attuale via Volta. A metà di questa venne fissata una fermata con un bar e la vendita biglietti, la famosa **“Baia”**.



La vecchia **“Baia”**, sulla sinistra, guardando verso Vimercate



La successiva **“Baia”**, sul lato opposto della precedente

Quest'ultima fu demolita nel 2005, per lasciare posto a un condomino moderno. Ora da via Volta sull'ex percorso del tram passa una pista ciclabile, che poi prosegue fino alle Torri Bianche di Vimercate.

A Milano **nel 1957** si cominciarono i lavori per la linea 1 della Metropolitana e l'attraversamento di Piazzale Loreto per il nostro tram non fu più possibile. Quindi il suo capolinea venne di nuovo arretrato verso una zona più periferica, in piazza Aspromonte.

Nel 1968 il capolinea fu ulteriormente (e definitivamente) spostato da Piazza Aspromonte a Piazzale Sire Raul, all'inizio del viale Palmanova. Da qui i nostri convogli, che ora erano dipinti in giallo, correvano paralleli alle "Linee Celeri dell'Adda", che poi si trasformarono nella **linea 2 della Metropolitana**, la quale nel 1981 fu prolungata dalla Cascina Gobba a Cologno Nord.

In quell'occasione, in data **7 giugno 1981**, la tranvia **Milano-Vimercate** venne definitivamente soppressa e **sostituita da una linea con autobus**, che funziona tuttora.

Con la soppressione della Milano-Vimercate si chiudeva l'epoca delle linee tranviarie che per un secolo avevano collegato Milano con la Brianza e la zona dell'Adda.

La gente e i tram

Durante il loro secolo di vita i tram di Concorezzo furono sempre considerati dai nostri predecessori come mezzi di trasporto molto familiari, perché usati quotidianamente da moltissime persone per recarsi al lavoro o alle scuole di Milano o di Monza o altrove. Questa familiarità con i tram portava molti a prendere alla leggera anche gli orari delle corse e non era raro il caso di vedere, specie sulla Milano-Vimercate, gente che arrivava di corsa, molto affannata, quando il tram già spuntava dall'ultima curva. Qualcuno, poi, correva con in mano ancora la giacca e la cravatta, perché non aveva fatto in tempo a vestirsi completamente a casa. Su quella stessa linea nelle ore di punta si viaggiava stipati "come sardine", tanto che neanche i controllori riuscivano a passare per verificare i biglietti.

Passeggeri fissi di ambedue i tram erano "i pendolari", che salivano sullo stesso tram sempre alla stessa ora e per tutto il tempo del viaggio si trovavano insieme in un'atmosfera amichevole e cordiale, chiacchierando e creando così dei simpatici rapporti umani e sociali.

Oltre ai lavoratori viaggiavano anche gruppi di studenti, che con la loro allegria vivacizzavano le carrozze da quando salivano fino a quando scendevano.

Una curiosità per quanto riguarda la Monza-Trezzo-Bergamo. I convogli di questa linea che, come abbiamo ricordato, furono sempre trainati da locative a vapore ,il “Gamba da legn”, erano famosi per la loro lentezza e succedeva spesso che avevano difficoltà a risalire dal sottopassaggio tra Monza e Concorezzo. Per questo, al termine della salita la velocità del tram era lentissima e a volte c’era ad attendere il convoglio qualche studente o operaio che viaggiava in bicicletta, il quale si attaccava alla maniglia di una carrozza e si faceva trainare, risparmiando così la fatica di pedalare.

Ma vi furono anche momenti difficili e a volte drammatici nella vita di questi tram.

Per esempio quando, nel 1929, la linea Milano-Vimercate fu elettrificata, nel viaggio inaugurale sul nuovo percorso periferico di Concorezzo verso l’attuale via Volta, il manovratore non calcolò bene la velocità della nuova motrice e nella curva all’altezza del cimitero verso l’attuale via Pio XI la prima carrozza del convoglio si rovesciò su di un fianco, per fortuna senza alcun danno per i passeggeri.

Drammatico, poi, fu il giorno, verso la fine dell’ultima guerra, quando nel 1945 un convoglio della Monza-Trezzo-Bergamo, molto visibile per il fumo che emetteva, fu scorso da una squadriglia di caccia-bombardieri inglesi, che scesero in picchiata a mitragliarlo, provocando alcuni morti e feriti.

Ma si raccontano anche episodi curiosi su questo tram. Per esempio, nel capitolo “Il tram e i fatterelli suoi”, di Pasquale Valtolina, nel citato volume della casa editrice Bellavite, si legge che nei pressi di Bellusco la linea tranviaria faceva una curva , al di là della quale risultava difficile ai pedoni prevedere l’arrivo del tram. Un giorno un contadino, che doveva attraversare i binari per tornare in cascina con il suo cagnolino, si accorse dell’arrivo del tram solo all’ultimo momento. Lui lo scansò, ma il cagnolino era rimasto fermo in mezzo ai binari. Il contadino allora, constatando che non c’era più tempo per richiamarlo, gli gridò di accucciarsi. Il cagnolino ubbidì e il tram gli passò sopra miracolosamente senza ucciderlo. Però la sua coda era rimasta sui binari, per cui le ruote del tram gliela tranciarono. Ciò non impedì al cagnolino di sopravvivere, sia pure con la coda mozzata.

Questa è la storia dei due tram che dall’800 al 900 passavano da Concorezzo, apportandovi sviluppo e progresso.

Fin qui abbiamo parlato dei tram. Ma nei secoli passati i Concorezzesi utilizzarono anche altri mezzi di trasporto, sia per muoversi in paese sia per recarsi in altre località non servite dalle linee tranviarie.

I carretti e i calessi

Ai tempi in cui il nostro paese era prevalentemente contadino, i **carretti** (i “**caretìt**”), trainati da cavalli o asini, che quasi tutte le famiglie possedevano, costituivano gli unici mezzi di trasporto a disposizione delle famiglie. Infatti essi servivano non solo per i lavori in campagna, ma spesso proprio anche per viaggiare. Nel nostro Archivio Storico possediamo molte fotografie del tempo passato che ritraggono carretti di contadini gremiti da gruppi di persone. Era gente che utilizzava quel mezzo di trasporto in occasioni particolari, come per esempio per effettuare pellegrinaggi in santuari vicini. Molto noti da noi e molto frequentati erano i santuari della Madonna del Bosco a Imbersago e della Madonna di Caravaggio, alla quale i Concorezzesi erano particolarmente devoti. Per quelle occasioni si ponevano sui carretti delle panchine di legno, sulle quali si poteva sedere fino a una quindicina di persone.



Quel mezzo, però, era certamente poco confortevole, perchè senza molleggio e con grandi ruote di ferro. Quindi viaggiava con grandi scosse e traballii su strade allora non asfaltate. Eppure i nostri vecchi raccontano che la gente su quei carretti viaggiava con molta allegria, cantando e divertendosi in compagnia.

Altri mezzi di trasporto trainati da cavalli erano, per le persone più agiate, i **calessi (i "birocc")**, a due ruote. Più generalmente questi mezzi erano usati per andare a spasso. Per esempio non era raro, nei primi decenni del 900, vedere passare per le strade di Concorezzo l'elegante calesse del conte Gallarati-Scotti che abitava nella grande villa di Oreno, il quale veniva nel nostro paese durante la sua passeggiata.

A Concorezzo si vedevano pochi calessi. Li possedevano alcuni commercianti, che li utilizzavano per recarsi a Milano o a Monza per acquistare le merci da vendere nei propri negozi a Concorezzo.

Gli autocarri

Nell'ultimo dopoguerra (1945/47), per effettuare viaggi in comitiva, i carretti furono sostituiti dagli **autocarri**, i quali svolsero le stesse funzioni che nei tempi successivi sarebbero toccate agli autopulmann.



In quegli anni molti degli autocarri utilizzati per tali scopi erano residuati di guerra, abbandonati dagli Americani e ristrutturati da noi. Famoso era il “Dodge”, il cui motore, a causa della scarsità di benzina in quel tempo, era stato modificato per funzionare con il gas prodotto dalla combustione della carbonella o della legna, bruciata in una specie di stufa a forma di grosso cilindro posto su di un fianco dell'autocarro o sul suo cassone.

Su questi autocarri specialmente i giovani effettuavano i loro viaggi verso le più svariate mete, a volte stipati sui cassoni e sui rimorchi anche in 150/200. Per esempio viaggiavano così le squadre di calcio e i loro tifosi durante le trasferte nei paesi vicini, la compagnia teatrale e l'orchestrina dell'Oratorio maschile quando erano chiamate fuori paese per i loro spettacoli, i giovani “di leva” quando si recavano a Monza per la visita militare che li avrebbe abilitati a “fare il soldato”. Storici furono i viaggi sui camion di decine di ragazzi dell'oratorio, che nei primi anni del dopoguerra si recavano per la vacanza estiva di 10 giorni al Passo dello Spluga o a Santa Caterina Valfurva.



Il motocarro e le moto

Un mezzo di trasporto più leggero utilizzato allora era il **motocarro**, il quale, oltre che per il trasporto di merci, servì pure per i trasferimenti di gruppi di poche persone, per esempio di amici che si recavano come tifosi della propria squadra di calcio non solo fuori paese, ma anche semplicemente a metà strada per Monza, dove sorgeva il campo di calcio della “Dante” (dal nome della via). Questa era l’avversaria storica della squadra dell’Oratorio e memorabili erano i battibecchi fra le due tifoserie quando, con i diversi mezzi di trasporto, convergevano sul campo della “Dante”.



A Concorezzo alcuni appassionati di motori possedevano **motociclette**, tra le più potenti di allora, che avevano una cilindrata di 250 o 500 cm.³ ed erano delle famose marche italiane Gilera e Guzzi. I loro proprietari le tenevano sempre molto pulite e lucide, perché amavano passare per le vie del paese, facendo a gara per farsi vedere dalla gente.



I “motor scooters”

Il dopoguerra fu l'epoca dei “motor scooters”, motorette con le ruote piccole e larghe; avevano una cilindrata base di 125 cm.³ e viaggiavano alla velocità massima di 60 Km. all'ora. Erano le famose “**Vespa**” (della Piaggio) e “**Lambretta**” (della Innocenti, che aveva lo stabilimento a Lambrate, da cui il nome), In quel tempo la maggior parte delle famiglie italiane erano di modeste possibilità economiche e non potevano acquistare la costosa automobile. Però riuscivano a comperarsi una “Vespa” o una “Lambretta”, dai costi più contenuti.



Questi “scooters” invasero l'Italia e costituirono la prima forma di motorizzazione generalizzata degli Italiani. Così fu anche a Concorezzo e i nostri concittadini di allora ebbero per la prima volta a disposizione un mezzo di trasporto veloce, economico e personale, che permise loro di effettuare rapidi collegamenti per il lavoro nell'industria e nel commercio e per lo studio fuori paese. Esso serviva anche all'intera famiglia. Per esempio non era difficile veder passare per le vie del paese uno “scooter” con alla guida il padre di famiglia, con sul sellino posteriore la moglie e tra i due, seduto su un cuscino, un

bambino piccolo e a volte perfino anche, in piedi sulla pedana, un figlio più grandicello, con le mani sul manubrio.

Ma soprattutto i giovani di quel tempo utilizzarono la “Vespa” o la “Lambretta” come mezzi moderni più rapidi e più comodi della bicicletta per compiere frequenti passeggiate fuori paese. Alcuni dei più intraprendenti, poi, organizzarono dei veri e propri “raid” di parecchie centinaia di chilometri in scooter e perfino un giro d’Italia dal Brennero alle regioni del Sud.

Le automobili

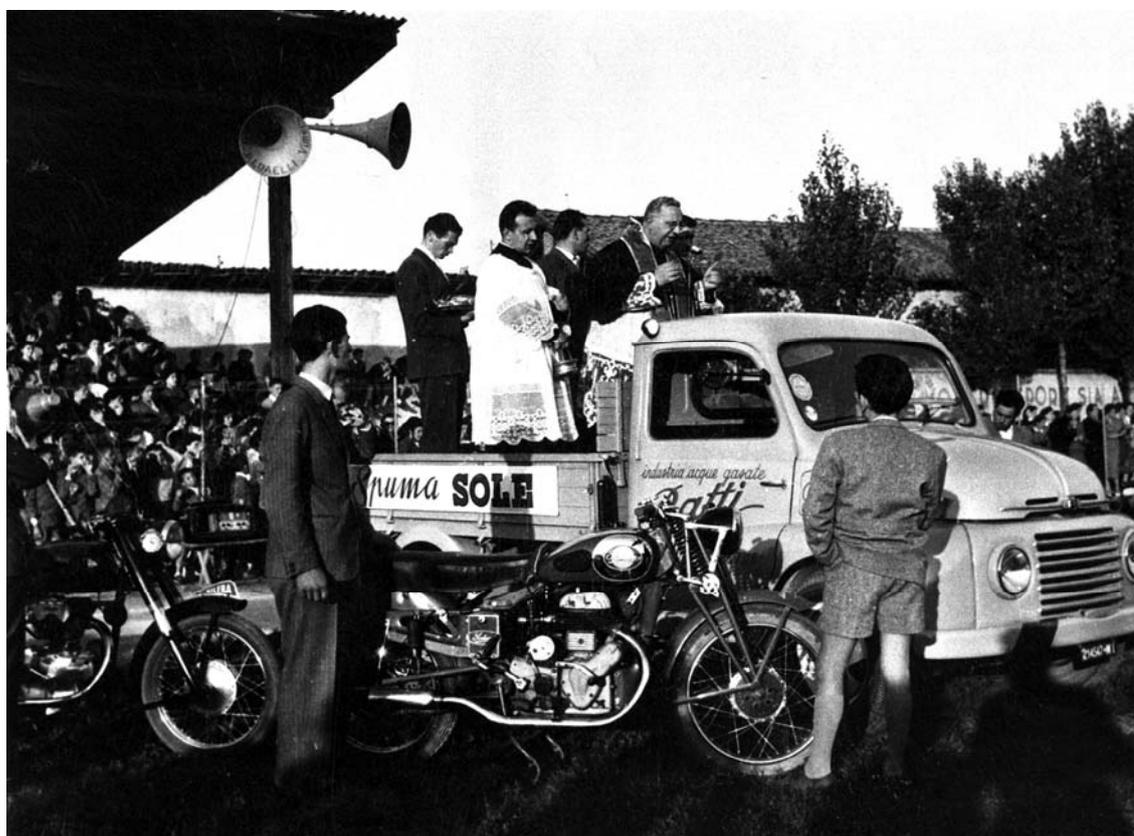
Un balzo in avanti nei mezzi di trasporto si ebbe quando le industrie automobilistiche, dopo le lussuose auto destinate ai ricchi, cominciarono a immettere sul mercato autovetture così dette “utilitarie”, cioè di piccole dimensioni e di cilindrata ridotta, a basso costo d’acquisto e d’esercizio. Ciò avvenne negli anni 60 del ‘900, quando la FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) costruì la “**Cinquecento**”, chiamata così perché aveva 500 cm.³ di cilindrata. Essa fu soprannominata “**Topolino**” perché era così piccola che vi si entrava con fatica e poteva ospitare solo il guidatore e un passeggero.



Erano le automobili forse più piccole del mondo e così economiche che quasi tutte le famiglie italiane riuscirono ad acquistarne. Così nacque il detto che “la FIAT aveva motorizzato l'Italia”.

Anche a Concorezzo si ebbe da allora un grande sviluppo di questi mezzi di trasporto. Basti pensare che negli anni 20 del '900, quando Concorezzo contava 4000 abitanti, le automobili erano appena una decina. Dopo i tempi della “Topolino” esse si moltiplicarono di continuo, tanto che ai nostri giorni si conta una sessantina di vetture per ogni cento abitanti.

A conclusione del nostro discorso sui mezzi di trasporto a motore, ci piace ricordare una simpatica consuetudine che ebbe inizio qui da noi subito dopo l'ultima guerra e continua tuttora ogni anno a ripetersi: **la benedizione dei motori**.



Era una giornata nella quale si radunavano tutti i mezzi a motore, divisi per categorie: gli "scooters", le motociclette, le automobili. Si formava una colonna che sfilava lentamente, rombando, per le vie del paese e convergeva sul campo sportivo dell'Oratorio, dove il sacerdote impartiva la benedizione bene augurale ai mezzi e agli uomini. Si trattava di una manifestazione molto sentita da tutta la popolazione, quasi un ringraziamento a Dio per il progresso compiuto e insieme un'invocazione alla sua protezione, perché tenesse lontani i guidatori dai pericoli di incidenti

Ma veniamo, in conclusione, al mezzo-principe di trasporto a Concorezzo.

La bicicletta

Da quando, alla fine del 1800, la bicicletta raggiunse la forma che fundamentalmente ha ancora oggi, essa si diffuse molto rapidamente a Concorezzo. Divenne il mezzo di trasporto anche **collettivo**, quando l'Oratorio organizzò gite di gruppi di giovani, anche su itinerari piuttosto lontani, con l'utilizzo delle biciclette anziché degli autocarri.



Ma da noi la bicicletta fu il mezzo di trasporto di gran lunga più diffuso come **mezzo individuale**. Per anni e anni esso fu usato dagli operai per recarsi negli stabilimenti sia in paese sia fuori, dagli studenti per raggiungere le scuole superiori a Monza o a Vimercate, dagli abitanti delle molte cascine per venire in paese. Con la bicicletta, infatti, ci si può muovere con facilità, velocemente e con poca fatica, tanto che tutte le componenti della nostra popolazione, uomini e donne, ricchi poveri, anche i bambini, anche le massaie che vanno a fare la spesa, da un secolo e ancora oggi usano la bicicletta quotidianamente. Chi viene ad abitare a Concorezzo per la prima volta si sorprende per questo uso generalizzato della bicicletta, ma per noi esso è del tutto naturale perché, senza che ce ne accorgiamo, ormai tutti usiamo la bicicletta quasi come se fosse una parte della nostra persona.

Questa panoramica sugli antichi mezzi di trasporto a Concorezzo può offrire l'occasione a chi legge di fare un confronto fra quei mezzi e quelli di oggi e così di misurare il progresso compiuto in questo campo in poco più di un secolo.

Informazione

Sugli antichi mezzi di trasporto in Lombardia si possono consultare le seguenti due video-cassette della Regione, che l'Archivio Storico possiede:

- **Cofanetto I G “Lombardia, 40 anni di vita”.** Nella seconda cassetta dal titolo: **“Binari, strade e scie”**. si trovano filmati dei vecchi tram a cavalli, del nostro “Gamba da legn” della Monza-Trezzo-Bergamo, dei barconi dei Navigli, dei vecchi convogli dei pendolari e altro;
- **Cofanetto II G “Le immagini ritrovate: filmati del passato rinvenuti in Lombardia”.**

Realizzazione effettuata dal “Centro di cinematografia scientifica” del Politecnico di Milano, con una ricerca durata circa tre anni, nella quale sono stati recuperati più di 400 filmati girati dal 1930 agli anni '80 da una cinquantina di ricercatori.

Verso la fine della seconda cassetta si può vedere il “Gamba da legn” che viaggia e altri mezzi di trasporto di un tempo.

L'Archivio Storico possiede una trentina di video-cassette della Regione Lombardia che presentano la vita nella nostra regione nell'800 e nel 900, la sua storia, i lavori di un tempo, le tradizioni, la vita culturale e artistica.

Di ciascuna di esse abbiamo compilato una sintesi di presentazione, che può essere consultata in sede.

Le video-cassette possono essere noleggiate gratuitamente, da visionare a casa con un normale video-registratore VHS. Il noleggio si effettua presso la sede dell'Archivio Storico in via S. Marta, 20:

- **il sabato mattina dalle 9 alle 11 e il martedì sera dalle 18 alle 19,30.**