

Spazio per Una foto di copertina "lib307-Legnano-Biloria "

lib307-Legnano-Biloria indici-BiblioV3

lib307-Legnano-Biloria
2245 parole, versione del aggiornato il
il sito: www.redigio.it/BiblioV/indici-BiBlioV3.html

redigio.it/BiblioV3/lib307-Legnano-Biloria.pdf - Questo testo ricostruisce l'evoluzione dei collegamenti urbani di Legnano, focalizzandosi sulla necessità storica di superare la barriera architettonica rappresentata dai binari ferroviari.

redigio.it/dati4/QGLA105-varie-legnano-6633-7893.mp3 - Parte 50 ("Legnano - Biloria") - audio_6633_7893_ - 03.37

le foto: - redigio.it/BiblioV3/ e mappa

redigio.it
redigio.it/BiblioV/indici-BiblioV.html
redigio.it/BiblioV2/indici-BiblioV2.html
redigio.it/BiblioV3/indici-BiblioV3.html
redigio.it/BiblioV4/indici-BiblioV4.html
redigio.it/BiblioV5/indici-BiblioV5.html

indici

lib307-01-Legnano-Biloria - Questo testo ricostruisce l'evoluzione dei collegamenti urbani di Legnano, focalizzandosi sulla necessità storica di superare la barriera architettonica rappresentata dai binari ferroviari.

lib307-02-Legnano-Biloria - Legnano e la sua storia. Sottopasso ciclopedonale alla ferrovia. Legnano e la sua storia. Sottopasso ciclo pedonale alla ferrovia. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopedonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e la Piazza del Popolo, nel punto in cui una volta c'erano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio. treno

lib307-03-Legnano-Biloria - Storia di Legnano. - La storia di Legnano, secondo quanto riportato dalle fonti, è profondamente intrecciata con lo sviluppo della sua rete ferroviaria e la necessità di collegare diverse parti della città divise dai binari.

lib307-04-Legnano-Biloria - Sottopasso ciclopedonale. - Il sottopasso ciclopedonale di Legnano rappresenta una soluzione storica e funzionale per il collegamento tra Corso Italia e Piazza del Popolo, situato nel punto in cui un tempo i passaggi a livello causavano lunghe attese per i cittadini

lib307-05-Legnano-Biloria - Ferrovia e treni. - La storia della ferrovia a Legnano ha radici profonde e ha segnato l'evoluzione della mobilità cittadina fin dal XIX secolo. Ecco i punti principali tratti dalle fonti:

lib307-06-Legnano-Biloria - La vecchia Biloria. - La "Biloria" è stata una storica passerella pedonale di Legnano, costruita negli anni '20 per risolvere il problema dell'attraversamento dei binari ferroviari

lib307-07-Legnano-Biloria - Viabilità cittadina. - La viabilità cittadina di Legnano è stata storicamente condizionata dalla presenza della ferrovia, che ha reso necessario lo sviluppo di soluzioni per garantire un collegamento rapido tra le diverse zone della città

lib307-01-Legnano-Biloria - Questo testo ricostruisce l'evoluzione dei collegamenti urbani di Legnano, focalizzandosi sulla necessità storica di superare la barriera architettonica rappresentata dai binari ferroviari.

Questo testo ricostruisce l'evoluzione dei collegamenti urbani di Legnano, focalizzandosi sulla necessità storica di superare la barriera architettonica rappresentata dai binari ferroviari. L'autore descrive il passaggio dalla passerella sopraelevata degli anni venti, popolarmente nota come "Biloria", a un sistema di sottopassi progettati per gestire il crescente traffico ferroviario elettrificato. L'opera si propone di illustrare come lo sviluppo tecnologico della linea Milano-Gallarate abbia imposto una trasformazione urbanistica, sostituendo vecchie strutture esteticamente discutibili con soluzioni più funzionali. Attraverso il richiamo a un disegno d'epoca, il brano preserva la memoria storica cittadina mentre annuncia i futuri cambiamenti infrastrutturali previsti dall'amministrazione comunale. - QGLA105-varie-legnano-6633-7893.mp3

lib307-02-Legnano-Biloria - Legnano e la sua storia. Sottopasso ciclopedonale alla ferrovia. Legnano e la sua storia. Sottopasso ciclo pedonale alla ferrovia. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopedonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e la Piazza del Popolo, nel punto in cui una volta c'erano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio. treno

Legnano e la sua storia. Sottopasso ciclopedonale alla ferrovia. Legnano e la sua storia. Sottopasso ciclo pedonale alla ferrovia. L'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un sottopasso ciclopedonale alla ferrovia per realizzare un rapido collegamento tra il Corso Italia e la Piazza del Popolo, nel punto in cui una volta c'erano i cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio. treno.

L'attraversamento pedonale che aveva liberato dalla schievitù di lunghe soste in attesa del transito dei convogli ferroviari era stato assicurato a partire dagli anni 20 da una passerella in legno con intalatura in ferro che richiamava un po' le skyway della vecchia Chicago con un colorito epiteto dialettale privo di un preciso significato. Questa antiestetica, ma funzionale passerella, era chiamata dalle legnanesi biloria. L'immagine che viene pubblicata che risale a circa 70 anni fa, è offerta da un riuscito disegno del pittore Aldo Mari. In quei tempi il problema dell'attraversamento della ferrovia non era ancora grave, perché i treni non transitavano con grande frequenza, ma al 18 dicembre 1860 risale il passaggio della stazione ferroviaria di Legnano del primo treno vapore e nel 1901 la linea ferroviaria Milano-Gallarate fu trasformata con un nuovo sistema di trazione elettrica mediante terza rotaia. Nello stesso anno fu inaugurato anche il doppio binario dello stesso tratto. Si incrementò così il numero dei treni in transito che impose all'amministrazione di occuparsi seriamente del problema dell'attraversamento della ferrovia. Nel 1940 la vecchia Biloria fu così abbattuta e sostituita da un sottopasso per pedoni e ciclisti ancora oggi esistente, ma come si è detto sarà presto sostituito.

lib307-03-Legnano-Biloria - Storia di Legnano. - La storia di Legnano, secondo quanto riportato dalle fonti, è profondamente intrecciata con lo sviluppo della sua rete ferroviaria e la necessità di collegare diverse parti della città divise dai binari.

La storia di Legnano, secondo quanto riportato dalle fonti, è profondamente intrecciata con lo sviluppo della sua rete ferroviaria e la necessità di collegare diverse parti della città divise dai binari.

I momenti salienti di questa evoluzione includono:

L'arrivo della ferrovia: Il 18 dicembre 1860 segna una data storica con il passaggio del primo treno a vapore presso la stazione di Legnano

Modernizzazione e raddoppio: Nel 1901, la linea Milano-Gallarate subì una trasformazione significativa con l'introduzione della trazione elettrica mediante terza rotaia e l'inaugurazione del doppio binario

. Questi cambiamenti aumentarono drasticamente la frequenza dei treni, rendendo più critico il problema dell'attraversamento dei binari, che fino ad allora era gestito da semplici cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio

. La "Biloria": Per liberare i cittadini dalle lunghe attese ai passaggi a livello, negli anni '20 fu costruita una passerella pedonale in legno con intalatura in ferro

. Questa struttura, che ricordava le "skyway" di Chicago, venne soprannominata dai cittadini "biloria", un termine dialettale dal significato incerto

. Sebbene considerata antiestetica, era molto funzionale; la sua immagine è stata preservata in un disegno del pittore Aldo Mari

. I sottopassi: Nel 1940, la vecchia "Biloria" fu abbattuta e sostituita da un sottopasso ciclopedonale ancora esistente al momento della cronaca, destinato a collegare Corso Italia e Piazza del Popolo

. In tempi più recenti, l'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un nuovo sottopasso per migliorare ulteriormente questo collegamento rapido

. Qual era il ruolo del pittore Aldo Mari?

Come funzionava la trazione elettrica a terza rotaia?

Perché la passerella veniva chiamata Biloria?

lib307-04-Legnano-Biloria - Sottopasso ciclopedonale. - Il sottopasso ciclopedonale di Legnano rappresenta una soluzione storica e funzionale per il collegamento tra Corso Italia e Piazza del Popolo, situato nel punto in cui un tempo i passaggi a livello causavano lunghe attese per i cittadini

Il sottopasso ciclopedonale di Legnano rappresenta una soluzione storica e funzionale per il collegamento tra Corso Italia e Piazza del Popolo, situato nel punto in cui un tempo i passaggi a livello causavano lunghe attese per i cittadini

Ecco i punti principali relativi alla sua storia e sviluppo:

La "Biloria": Prima della costruzione del sottopasso, l'attraversamento era garantito, a partire dagli anni '20, da una passerella in legno con intelaiatura in ferro

Questa struttura, definita dai cittadini con il termine dialettale "Biloria", ricordava le skyway di Chicago ed era considerata antiestetica ma estremamente funzionale per evitare la "schiavitù" delle soste ai cancelli ferroviari

L'incremento del traffico ferroviario: La necessità di un attraversamento più efficiente divenne pressante a seguito dell'evoluzione della linea Milano-Gallarate

Dopo il primo treno a vapore del 1860, nel 1901 la linea fu dotata di trazione elettrica a terza rotaia e del doppio binario, aumentando notevolmente il numero di convogli in transito

La costruzione del 1940: Per far fronte a queste nuove esigenze, nel 1940 la vecchia Biloria fu abbattuta e sostituita dal sottopasso per pedoni e ciclisti che conosciamo oggi

Prospettive future: Sebbene la struttura del 1940 sia ancora in funzione, l'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un nuovo sottopasso destinato a sostituire quello attuale, continuando così l'opera di miglioramento del collegamento tra le due aree della città

Quali sono i dettagli del progetto per il nuovo sottopasso?

Perché la vecchia passerella veniva chiamata Biloria?

Come ha cambiato la città l'elettrificazione della linea ferroviaria?

lib307-05-Legnano-Biloria - Ferrovia e treni. - La storia della ferrovia a Legnano ha radici profonde e ha segnato l'evoluzione della mobilità cittadina fin dal XIX secolo.

Ecco i punti principali tratti dalle fonti:

La storia della ferrovia a Legnano ha radici profonde e ha segnato l'evoluzione della mobilità cittadina fin dal XIX secolo. Ecco i punti principali tratti dalle fonti:

Le origini e l'evoluzione tecnica: Il primo treno a vapore transitò dalla stazione di Legnano il 18 dicembre 1860

Un momento di svolta fondamentale avvenne nel 1901, quando la linea Milano-Gallarate fu dotata di un sistema di trazione elettrica a terza rotaia e fu inaugurato il doppio binario

Questi progressi portarono a un aumento significativo della frequenza dei convogli in transito

Il problema dell'attraversamento: Inizialmente, l'attraversamento dei binari era regolato da cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio di treno, costringendo i cittadini a lunghe attese

Per risolvere questo disagio, negli anni '20 venne realizzata la "Biloria", una passerella in legno con intelaiatura in ferro che collegava le due parti della città

Nonostante fosse considerata antiestetica, era molto funzionale e ricordava le "skyway" della vecchia Chicago

Dai sottopassi al futuro: Nel 1940, la vecchia Biloria fu abbattuta e sostituita da un sottopasso per pedoni e ciclisti

Attualmente, l'amministrazione comunale ha programmato la costruzione di un nuovo sottopasso ciclopedonale progettato per creare un collegamento rapido tra Corso Italia e Piazza del Popolo, nel punto esatto in cui un tempo sorgevano i vecchi cancelli ferroviari

Come funzionava la trazione a terza rotaia?

lib307-06-Legnano-Biloria - La vecchia Biloria. - La "Biloria" è stata una storica passerella pedonale di Legnano, costruita negli anni '20 per risolvere il problema dell'attraversamento dei binari ferroviari

La "Biloria" è stata una storica passerella pedonale di Legnano,

costruita negli anni '20 per risolvere il problema dell'attraversamento dei binari ferroviari

Ecco i dettagli principali che emergono dalle fonti:

Struttura e Aspetto: Era realizzata con un'intelaiatura in ferro e una pavimentazione in legno

Esteticamente veniva paragonata alle "skyway" della vecchia Chicago; sebbene fosse considerata antiestetica, era estremamente funzionale per l'epoca

L'unica testimonianza visiva citata è un disegno del pittore Aldo Mari

Contesto Storico: La necessità di questa struttura sorse dopo il 1901, quando la linea Milano-Gallarate fu potenziata con il doppio binario e la trazione elettrica a terza rotaia

Questi cambiamenti aumentarono la frequenza dei treni, rendendo insostenibili le attese ai vecchi cancelli che venivano chiusi a ogni passaggio

Origine del Nome: Il termine "bilorìa" era un epiteto dialettale colorito, di cui però non si conosce un significato preciso

Ubicazione e Destino: Collegava Corso Italia e Piazza del Popolo, nel punto esatto dove prima si trovavano i passaggi a livello

La Biloria rimase in funzione fino al 1940, anno in cui fu abbattuta per lasciare il posto a un sottopasso ciclopedonale, considerato più moderno e idoneo alle esigenze della città

Quali sono le caratteristiche del disegno di Aldo Mari?

Come funzionava la trazione elettrica a terza rotaia?

Quali sono i piani per il nuovo sottopasso futuro?

lib307-07-Legnano-Biloria - Viabilità cittadina. - La viabilità cittadina di Legnano è stata storicamente condizionata dalla presenza della ferrovia, che ha reso necessario lo sviluppo di soluzioni per garantire un collegamento rapido tra le diverse zone della città

La viabilità cittadina di Legnano è stata storicamente condizionata dalla presenza della ferrovia, che ha reso necessario lo sviluppo di soluzioni per garantire un collegamento rapido tra le diverse zone della città

Dalle fonti emergono i seguenti aspetti chiave riguardanti la mobilità:

Il problema dell'attraversamento ferroviario: Inizialmente, la viabilità era ostacolata dai passaggi a livello ("i cancelli") che venivano chiusi a ogni transito dei treni

Con l'inaugurazione del doppio binario e della trazione elettrica nel 1901, l'aumento della frequenza dei treni rese il problema critico, imponendo ai cittadini lunghe attese

Dalla passerella al sottopasso: Per superare quella che veniva definita la "schiavitù" delle soste forzate, negli anni '20 fu introdotta la Biloria, una passerella pedonale sopraelevata che permetteva di scavalcare i binari indipendentemente dal traffico ferroviario

Evoluzione delle infrastrutture: Nel 1940, la Biloria fu sostituita da un sottopasso ciclopedonale, una soluzione più moderna per l'epoca e ancora esistente, volta a unire Corso Italia e Piazza del Popolo

Pianificazione futura: L'amministrazione comunale continua a intervenire sulla viabilità cittadina con la programmazione di un nuovo sottopasso, destinato a sostituire quello attuale per migliorare ulteriormente la fluidità degli spostamenti tra le due aree della città divise dalla linea Milano-Gallarate

Quali sono le caratteristiche del progetto per il nuovo sottopasso?

Cosa rappresenta il disegno di Aldo Mari sulla Biloria?

Come funzionava la trazione elettrica a terza rotaia del 1901?